

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Exposés préliminaires	
M. Michel Clair	B-1487
M. André Bourbeau	B-1493
M. Michel Clair	B-1494
M. Pierre de Bellefeuille	B-1501
Systèmes de transports terrestres	B-1511
Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM)	B-1512
Construction du réseau routier	B-1520
Routes régionales	B-1525
L'autoroute 40	B-1527
La construction du réseau routier et les MRC	B-1528
Sujets divers	B-1531
L'application de la loi 48	B-1533
Régie de l'assurance automobile du Québec	B-1537
Commande d'autobus des commissions de transport	B-1545
Contrôle des lois et règlements de transport	B-1548
Conseil des transports de la région de Montréal (suite)	B-1550
Régie de l'assurance automobile du Québec (suite)	B-1560
Commission des transports du Québec	B-1569
Transports maritime et aérien	B-1570
Transport aérien gouvernemental	B-1580
Transport scolaire	B-1582

Autres intervenants

M. Jean-Paul Champagne, président
M. Claude Lachance, président suppléant
M. Herbert Marx
M. Richard French
M. Daniel Johnson
M. Henri LeMay
M. Albert Houde
Mme Joan Dougherty
M. Michel Bissonnet
M. Georges Vaillancourt
M. Yvon Vallières

Abonnement: 30 \$ par année pour les débats de la Chambre
30 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires

Chèque rédigé à l'ordre du ministre des Finances et adressé à
Éditeur officiel du Québec
Diffusion commerciale des publications gouvernementales
1283, boulevard Charest-Ouest
Québec G1N 2C9
Tél. (418) 643-5150

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le mercredi 27 avril 1983

Étude des crédits du ministère des Transports

(Dix heures dix minutes)

Exposés préliminaires

Le Président (M. Champagne): À

l'ordre, s'il vous plaît! Nous commençons la séance de la commission élue permanente des transports pour étudier les crédits budgétaires de l'année 1983-1984.

Voici les membres de la commission: MM. Bissonnet (Jeanne-Mance), Blouin (Rousseau), Bourbeau (Laporte), Clair (Drummond), Desbiens (Dubuc), Lachance (Bellechasse), Léger (Lafontaine), Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), Mathieu (Beauce-Sud); M. Rodrigue (Vimont) qui sera remplacé par M. LeMay (Gaspé) et M. Vallières (Richmond).

Les intervenants sont: MM. Assad, (Papineau), Bisailon (Sainte-Marie), Brouillet (Chauveau), Caron (Verdun), Cusano (Viau), de Bellefeuille (Deux-Montagnes), Gauthier (Roberval), Grégoire (Frontenac), Houde (Berthier) et M. Perron (Duplessis).

Est-ce qu'on peut désigner un rapporteur, s'il vous plaît?

M. Clair: M. le Président, je suggérerais que le député de Gaspé soit désigné comme rapporteur.

Le Président (M. Champagne): Le député de Gaspé est nommé rapporteur.

M. Bourbeau: Est-ce que cette proposition est débattable?

Le Président (M. Champagne): Il n'en dépend que de vous.

Des voix: Non.

Le Président (M. Champagne): Il n'en dépend que de vous.

M. Clair: C'est débattable, mais ce n'est pas "gagnable".

M. Bourbeau: Étant donné qu'on est seuls, on va l'accepter. On n'en débattera pas longtemps.

Le Président (M. Champagne): D'accord. Cela va. Le député de Gaspé sera le rapporteur. M. le ministre, vos remarques préliminaires.

M. Michel Clair

M. Clair: Oui. M. le Président, c'est avec beaucoup de plaisir que, pour la troisième année consécutive à la direction du ministère des Transports, je commence l'étude des crédits ou, comme on le disait traditionnellement, la défense des crédits en commission parlementaire.

Mais, avant de faire mes remarques préliminaires, M. le Président, je voudrais, peut-être, pour le bénéfice de mon collègue, le député de Laporte, et des nombreux collègues de l'Opposition qui l'accompagnent, de même que pour mes collègues ministériels, présenter les gens qui m'accompagnent. D'abord, à ma droite, il y a le sous-ministre en titre au ministère des Transports, M. Pierre Michaud. Ensuite, en commençant à ma gauche, sans ordre d'importance - oui, tout le monde est important au ministère des Transports - sans suivre l'organigramme du ministère des Transports, il y a Marie-Lyne Éthier...

M. Bourbeau: Ce n'est pas bien gentil pour Mlle Éthier.

M. Clair: ...mon attachée de presse; M. Yvan Demers, de la programmation; M. Jacquelin Chiricota, au service du contrôle budgétaire; M. Martin Girard, mon chef de cabinet; M. Paul Lussier, sous-ministre adjoint et président du COTREM; M. Gilles Sanche, du COTREM également, au service du budget; M. René Blais, sous-ministre adjoint aux opérations; M. Beauregard, qui assume l'intérim à la gestion financière au ministère des Transports; Mme Yolande Plante, attachée politique à mon cabinet; M. René Vincent, sous-ministre adjoint à la planification et au développement; M. André Marcil, président de la Commission des transports; M. Marcel Baril, sous-ministre adjoint à l'administration au ministère des Transports; M. Maurice Ferland, administrateur à la Commission des transports du Québec; M. Leblanc, de la Commission des transports. M. Ravenelle, au service du contrôle budgétaire à la Commission des transports également.

À ma gauche, M. Jean-Pierre Gauvreau, attaché politique à mon cabinet; Mme Martine Savard, également attachée politique à mon cabinet; M. Jean-Paul Bonneau, de la

direction de l'entretien. M. Marcel Gagné...

M. Bourbeau: M. le Président, est-ce que je pourrais savoir qui est M. Bonneau? Je ne le vois pas.

M. Clair: M. Bonneau. M. Marcel Gagné et M. Maurice Boucher.

M. Bourbeau: Ce sont des gens de votre cabinet, les deux derniers?

M. Clair: M. Jacques Simard, également, du service des programmes. Vient d'arriver Mme Louise Roy, également attachée politique.

M. Bourbeau: M. le ministre, je m'excuse. Il y en a deux que vous avez nommés et vous n'avez pas dit de quel service du ministère ils proviennent.

M. Clair: Ils sont du service des programmes.

M. Bourbeau: Ah boni ils ne sont pas de votre cabinet.

M. Clair: Comme à chaque étude détaillée des crédits affectés aux différents programmes du ministère, j'énoncerai rapidement les caractéristiques générales du budget du ministère des Transports du Québec avant de décrire chacune des interventions majeures que le ministère entend réaliser au cours de l'exercice financier 1983-1984.

Cette année, le ministère des Transports disposera de 1 596 983 500 \$ en crédits et d'un total de 11 658 employés dont 9035 sont des employés permanents et 2623 sont en fait des personnes-année occasionnelles. Il s'agit d'une augmentation de crédits d'environ 37 000 000 \$, soit 2,4% de plus par rapport au budget de 1982-1983. Ceci démontre de façon concrète l'effort soutenu par le gouvernement dans le ralentissement du taux de croissance des dépenses gouvernementales, tout en maintenant une priorité au budget de développement et de construction dans les ministères à vocation économique comme le ministère des Transports du Québec.

En ce sens, nous entendons maximiser, à l'intérieur de ce contexte de ralentissement de la croissance des dépenses, les effets d'entraînement que généreront les nombreux investissements directs et indirects que nous voulons réaliser au cours de cet exercice financier.

Par ailleurs, le ministère des Transports entend bien contribuer à la relance économique et amorcera dès cette année des investissements qui se répercuteront sur plusieurs années subséquentes, notamment la construction de traversiers et l'accélération

de travaux dans le domaine du transport en commun.

Transport terrestre des personnes, programme 1. Les crédits prévus au programme de transport terrestre des personnes reflètent la préoccupation que nous avons mise de l'avant depuis 1976, soit de privilégier le fonctionnement et le développement du transport en commun au Québec. À cet objectif s'ajoutent deux autres préoccupations, soit d'assurer un meilleur contrôle des dépenses publiques et de favoriser un soutien de l'emploi et de l'investissement dans le domaine des transports. Au total, les crédits prévus au programme de transport terrestre des personnes atteindront 364 900 000 \$ en 1983-1984.

Dans un premier temps, je passerai donc en revue les principaux éléments du programme actuel d'aide au transport en commun et au transport adapté pour, ensuite, signaler quelques-unes des nouvelles initiatives du ministère en 1983-1984 et vous faire part de nos préoccupations dans le cadre du plan de relance économique annoncé en février dernier. Enfin, j'aborderai nos principales préoccupations relativement à la révision du cadre institutionnel et financier du transport en commun dans la région de Montréal.

Les subventions versées pour le fonctionnement et pour les immobilisations des organismes publics de transport en commun, soit les commissions et corporations publiques de transport, s'élèveront à 243 400 000 \$ en 1983-1984. Cette contribution est constituée principalement des subventions aux revenus et aux tarifs réduits qui atteindront 130 800 000 \$ et des subventions aux laissez-passer qui devraient se chiffrer à 41 000 000 \$. Dans ce dernier cas, il importe de noter la part de plus en plus importante que représente l'utilisation des laissez-passer par les usagers du transport en commun au Québec. Cette mesure aura permis à des centaines de milliers d'usagers de bénéficier en tout temps des services de transport en commun offerts par les commissions et corporations publiques de transport.

J'en profite également pour souligner que les subventions relatives aux contrats de services intervenus entre la CTCUM et les compagnies ferroviaires Canadien National et Canadien Pacifique, afin de maintenir les services de trains de banlieue sur les lignes Deux-Montagnes et Rigaud, atteindront en 1983-1984 9 800 000 \$. Cette implication financière démontre bien notre volonté d'intégrer l'ensemble des modes de transport dans la région de Montréal et d'en rationaliser le fonctionnement. À ce titre, je voudrais également souligner que le gouvernement du Québec prévoit verser en 1983-1984 plus de 10 000 000 \$ afin de poursuivre le plan de modernisation des

stations de la ligne de banlieue CP-Rigaud. Enfin, la contribution gouvernementale au service de la dette des commissions et des corporations de transport devrait se chiffrer à 43 000 000 \$ en 1983-1984. Ces subventions permettront, entre autres, l'acquisition de 196 nouveaux autobus urbains en 1983, soit 100 autobus par la CTCUM, 50 par la CTRSM et 46 par la CTCUQ.

Par ailleurs, les subventions au service de la dette du métro atteindront 91 100 000 \$ en 1983-1984. En 1982, les dépenses pour le prolongement du métro se sont chiffrées à 73 200 000 \$ et le Conseil des ministres prévoyait initialement des dépenses d'environ 70 000 000 \$ en 1983. Toutefois, à la suite de l'annonce du plan de relance économique, le niveau d'immobilisations pourrait atteindre près de 100 000 000 \$ en 1983. Je m'attarderai, d'ailleurs, un peu plus loin sur les éléments du plan de relance économique.

En ce qui a trait au transport adapté aux personnes handicapées, nous entendons maintenir et intensifier nos efforts afin de fournir des services de qualité à cette partie de la population. À cette fin, nous prévoyons consacrer plus de 11 000 000 \$ au transport adapté en 1983-1984 afin de soutenir les activités des neuf commissions et corporations de transport et des 28 services municipaux et intermunicipaux de transport adapté dont bénéficient les personnes handicapées. En outre, je voudrais signaler qu'à la suite des problèmes qui ont été portés à notre attention concernant le fonctionnement du transport adapté sur le territoire de la CTCUM j'ai demandé à celle-ci de me soumettre au cours des prochains mois un plan de redressement du transport adapté offert par la CTCUM de façon à améliorer la qualité et la productivité du service.

De plus, un comité d'orientation auquel participent des représentants de la CTCUM, de l'Office des personnes handicapées, des usagers du transport adapté et du ministère des Transports doit revoir les orientations générales de ce service offert aux handicapés de la Communauté urbaine de Montréal. Ce comité abordera, entre autres, le problème de l'accessibilité au service de transport adapté.

Toujours au chapitre du transport collectif ou paracollectif, je voudrais aussi souligner la mise en oeuvre progressive de notre plan d'action concernant l'industrie du taxi. Ainsi, à la suite des consultations qui ont eu lieu en commission parlementaire, je compte être en mesure de rendre public d'ici l'été un programme de travail visant à concrétiser les objectifs retenus à la suite de cette commission. J'indique en outre sur cette question que, lors de la commission parlementaire qui a été tenue sur ce sujet, la Communauté urbaine de Montréal avait

demandé de constituer un groupe de travail auquel participerait le ministère des Transports afin de préciser davantage, quant à elle, ses attentes quant à ce programme d'action et quant au fonctionnement en général de l'industrie du taxi sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. C'est donc dire que nous sommes en partie dépendants de la rapidité avec laquelle les travaux progresseront à la Communauté urbaine de Montréal quant à savoir à quel moment nous pourrions déposer un programme définitif.

D'autre part, dans le cadre du plan de relance visant à assurer le soutien de l'emploi et de l'investissement, le Conseil des ministres a décidé d'accélérer la réalisation d'un certain nombre de projets d'investissement en matière de transport et, plus particulièrement, dans le transport des personnes. Dans ce cadre, j'ai annoncé dernièrement la réalisation immédiate du projet de construction d'un centre d'opération de la Corporation intermunicipale de transport du Saguenay. Il s'agit d'un investissement de l'ordre de 4 800 000 \$.

D'autre part, le projet de construction d'un nouveau garage de la CTCUM dans le nord-ouest de l'île de Montréal, afin de remplacer deux des garages qui ne satisfont plus aux besoins, sera également accéléré. Dans ce cas, les investissements prévus devraient se chiffrer à environ 18 000 000 \$ et la construction de ce centre de services pourra être entreprise dès l'été prochain. Dans la même optique, la Corporation intermunicipale de transport des Forges, dans la région de Trois-Rivières, pourrait être autorisée à préparer de façon définitive les plans et devis de la construction de son centre, de façon à répondre également le plus adéquatement possible aux besoins d'un centre d'opération dans la région de Trois-Rivières. Encore là, les investissements requis pour ce projet totaliseraient au-delà de 4 000 000 \$. Dans le cas de ces trois projets de construction de garages ou de centres de services, la contribution gouvernementale s'établira à 75% des coûts admissibles en vertu du programme d'aide au transport en commun.

Par ailleurs, compte tenu du contexte économique et de la volonté gouvernementale de stimuler l'emploi, j'ai proposé dernièrement au Conseil des ministres de porter à 98 000 000 \$ le niveau d'investissement pour le prolongement du métro en 1983. Ces investissements supplémentaires de près de 30 000 000 \$ par rapport aux investissements initialement prévus par le Conseil des ministres comportent 16 000 000 \$ de nouveaux contrats pour le tronçon Snowdon-Saint-Michel de la ligne 5; 1 600 000 \$ pour le tronçon Namur-Du Collège de la ligne 2; 2 900 000 \$ pour le tronçon Du Collège-

Côte Vertu de la ligne 2 pour lequel le moratoire serait levé.

De plus, 8 700 000 \$ pourraient être dépensés dans des améliorations générales du réseau de transport souterrain, en particulier dans le domaine de l'amélioration des systèmes de contrôle des passagers et des systèmes de sécurité. Ce point fait l'objet de discussions particulières avec la Communauté urbaine de Montréal, le Conseil du trésor et le ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme afin de s'assurer des retombées économiques positives si on devait accélérer ces travaux.

J'ai également proposé au Conseil des ministres la réalisation immédiate de cinq infrastructures devant servir au métro de surface et la réalisation de voitures préséries de ce même métro de surface. Toutefois, compte tenu du débat public qui se déroule présentement sur l'avenir des immobilisations en transport en commun dans les secteurs est et nord-ouest de la ville de Montréal, je n'ai pas l'intention d'aller de l'avant tant que je n'aurai pas pris connaissance des recommandations de la Communauté urbaine de Montréal relativement, en particulier, à la priorité à accorder à la réalisation du tronçon Saint-Michel-Anjou de la ligne 5 ou au métro de surface. Dans cette optique, je rappelle qu'il me semble que le débat de fond devrait porter sur les objectifs à retenir dans le cadre de la réalisation d'un plan de transport intégré pour l'ensemble de la région de Montréal.

Entre-temps, je ne crois pas que nous devrions renoncer à notre participation à la construction de la piste d'essai projetée pour tester les véhicules de métro-fer. Je vous rappelle que la construction d'une telle piste d'essai a pour objectif de maximiser les retombées économiques des projets de métro-fer en permettant à la firme Bombardier d'effectuer ici des essais de matériel roulant et de consolider ainsi sa position sur le marché international. D'ailleurs, dans le rapport de conjoncture sur la recherche et le développement au Québec, qui a été préparé à la suite d'une commande passée en 1981, l'une des principales recommandations de ce groupe est de favoriser le plus rapidement possible l'implantation d'une piste d'essai afin de favoriser le développement du métro-fer et de tout ce qui est relié au matériel ferroviaire au Québec. C'est considéré comme une des mesures les plus importantes que l'on pourrait prendre afin de favoriser le développement de ce secteur de l'équipement au Québec.

Je voudrais aussi aborder brièvement le problème de l'évolution des coûts du transport en commun et de leur contrôle. L'été dernier, j'ai déposé une proposition concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal. Cette proposition a fait l'objet de

consultations publiques et a été examinée en commission parlementaire au cours de l'automne dernier. À la suite de ces échanges, nous avons établi un bilan des diverses positions qui nous ont été présentées et nous avons poursuivi notre réflexion sur l'ensemble de la problématique du transport, en commun dans la région de Montréal. Sans être en mesure de définir les actions qui seront retenues, je crois qu'il y a lieu d'indiquer immédiatement que nous maintenons l'objectif d'un plus grand contrôle des élus sur le transport en commun et que nous croyons qu'il y a toujours lieu de rééquilibrer à long terme la part de l'ensemble des partenaires dans le financement du transport en commun. Je compte être en mesure d'indiquer au cours des prochaines semaines les actions qui seront retenues, de façon qu'elles puissent être appliquées à compter de janvier 1984.

Au cours de 1983, les efforts dans le secteur du transport terrestre des marchandises porteront essentiellement sur la refonte de l'ordonnance générale du camionnage, l'ordonnance 4995, qui sera effectuée selon les engagements et les consensus qui se sont dégagés lors du colloque-consultation tenu les 31 mai et 1er juin 1982. Également, nous poursuivrons le plan d'implantation des postes de contrôle afin de combattre le transport illégal et de protéger notre réseau routier.

Le ministère assure actuellement le respect des lois et règlements des transports sur le territoire du Québec, en matière de contrôle des lois et des règlements de transport. Cette responsabilité a un impact budgétaire de 7 500 000 \$ en 1983-1984. Toutefois, le ministère recherche actuellement une formule qui assurerait à la fois un meilleur contrôle des lois et des règlements, tout en réduisant les coûts d'exploitation et en éliminant le double emploi avec la Sûreté du Québec. À cet effet, un comité composé de représentants du ministère de la Justice, de la Sûreté du Québec, du ministère de la Fonction publique et du ministère des Transports a été formé en vue d'étudier l'intégration possible de notre service de l'inspection à la Sûreté du Québec.

Aux programmes de la conservation et de la construction du réseau routier, le ministère entend poursuivre la politique amorcée au cours des dernières années. Un effort plus grand sera mis sur les travaux de protection, de réhabilitation et d'amélioration du réseau existant plutôt que sur son expansion ou son développement.
(10 h 30)

À nouveau cette année, la politique gouvernementale favorisant l'utilisation du transport en commun aura comme contrepartie une baisse de l'effort d'expansion et de développement du réseau

autoroutier. Les principaux axes étant déjà en place, les interventions du ministère dans ce domaine se limiteront à la finalisation de projets déjà commencés ou à diverses actions ponctuelles afin de rentabiliser les équipements déjà en place. Parmi ces travaux de construction autoroutière, mentionnons l'autoroute 40 de Cap-Santé vers Trois-Rivières, l'autoroute 73 de Sainte-Marie de Beauce, l'autoroute 50 de Hull à Masson, l'autoroute 70 au Saguenay-Lac-Saint-Jean et l'autoroute 10 en contournement nord de Sherbrooke.

Si le développement diminue, la réhabilitation et la construction du réseau interrégional connaissent des besoins croissants et continuent d'être une préoccupation majeure pour le gouvernement. L'effort consacré à ce chapitre sera augmenté à 133 200 000 \$, soit de quelque 20 000 000 \$ ou près de 18% de plus par rapport au dernier exercice financier. Ces travaux de réfection porteront, entre autres, sur certains axes importants, tels que la route 132 en Gaspésie, la route 117 entre l'Abitibi et Montréal, la route liée dans la région des Bois-Francis, la route 138 du Québec vers l'Est, la route 155 et 157 dans la région de la Mauricie.

Sur le réseau des routes régionales et locales, nous continuerons d'améliorer la qualité de service aux usagers et d'assurer un niveau de sécurité qui soit adéquat. Plus de 141 000 000 \$ seront consacrés à ce type d'intervention, soit un déboursé de 6 000 000 \$ supérieur à celui de l'an dernier.

En matière de transport maritime et de transport fluvial, la participation du ministère des Transports dans ce secteur atteindra cette année 27 800 000 \$. Cette contribution du gouvernement se traduit principalement par le soutien qu'il assure aux différents services de traversiers et de cabotage existants et par l'amélioration d'infrastructures nécessaires au bon fonctionnement de ce secteur d'activité. Les services de traversiers obtiendront une somme de 18 500 000 \$ en 1983-1984, partagée entre onze services de traversiers, soit subventionnés, soit exploités directement par la Société des traversiers du Québec.

D'autre part, un montant de 5 200 000 \$ sera octroyé aux différents services de cabotage, soit la desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord, celle des Îles-de-la-Madeleine et également celle du Nouveau-Québec. Le gouvernement du Québec considère à ce titre que les services de traversiers et de cabotage sont indispensables au développement de ces régions.

Dans le cadre de la relance économique du gouvernement du Québec, nous prévoyons également moderniser la flotte de navires de la Société des traversiers du Québec par le

remplacement de deux navires existants et la modification d'un troisième.

C'est également dans le secteur du transport aérien que le ministère entreprendra de grands travaux en vue de la relance économique. Outre l'entretien et le développement des infrastructures aéroportuaires régionales exigeant un montant total de 5 800 000 \$, nous commencerons cette année deux nouveaux projets qui totaliseront, pour plusieurs années à venir, des investissements de plus de 100 000 000 \$. L'un concerne l'amélioration de l'aéroport de La Sarre et l'autre concerne les études préliminaires relatives au projet d'aménagement et de développement des infrastructures aéroportuaires en territoire inuit et en territoire cri dans le Nord québécois. L'amorce de ces projets importants impliquera, de la part du ministère des Transports, une somme de plus de 1 000 000 \$ cette année. De plus, des montants de l'ordre de 1 500 000 \$ sont prévus pour la construction d'un nouvel aéroport à Saint-Augustin sur la Basse-Côte-Nord, pour la construction d'un hangar et l'aménagement d'un parc aéroportuaire à l'aéroport de Saint-Honoré et divers projets, dont le balisage lumineux aux aéroports de Bonaventure et de Saint-Honoré.

Par ailleurs, le gouvernement du Québec apportera une aide aux transporteurs québécois pour qu'ils puissent offrir, durant la période hivernale, une desserte aérienne adéquate aux insulaires de l'Île-d'Entrée, de l'île aux Grues et l'île Verte. Un montant de 100 000 \$ s'ajoute, à ce chapitre, pour des projets d'assistance financière aux aéroports qui sont la propriété de municipalités diverses.

Le transport aérien gouvernemental est un autre programme du ministère qui, en 1983-1984, fait l'objet de compressions budgétaires. Nous y retrouvons une diminution totale de 2% par rapport à l'année financière 1982-1983. Cette compression se situe principalement au niveau du transport des membres du Conseil des ministres dans leurs déplacements officiels. Avec la nouvelle politique qu'a adoptée le gouvernement en février 1982 sur l'utilisation des avions gouvernementaux, nous étions en mesure de prévoir une réduction d'environ 900 000 \$ dans les crédits affectés à cette activité. Cependant, compte tenu de l'accident qui est arrivé à l'avion-ambulance, il est très prévisible que les crédits, au chapitre du transport aérien gouvernemental, soient bouleversés, si on veut, par les événements qu'on a connus à ce titre.

En ce qui concerne, d'ailleurs, les deux autres activités du programme de transport aérien gouvernemental, celles-ci ne sont pratiquement pas touchées par les mesures de compressions budgétaires. Il s'agit de services rendus directement à la population

québécoise qui pourraient se détériorer avec une trop forte diminution de leur budget. Ainsi, pour garantir aux populations éloignées du Québec un service d'urgence médicale efficace et pour maintenir l'excellent service de lutte contre les incendies de forêt, leurs budgets sont substantiellement les mêmes que ceux de l'année précédente.

Les dépenses prévues au poste du transport scolaire représentent 17% des crédits budgétaires du ministère des Transports en 1983-1984. Les dépenses pour l'année scolaire 1982-1983 devraient se chiffrer à 254 800 000 \$, soit 6 000 000 \$ de moins que les coûts initialement prévus en raison des arrêts de service survenus lors de la négociation dans les secteurs public et parapublic. Les dépenses pour l'année scolaire 1983-1984 devraient atteindre 291 200 000 \$, soit une augmentation de 11,7% par rapport au niveau d'allocation prévu pour l'année 1982-1983.

Par ailleurs, l'année scolaire 1983-1984 marquera la deuxième année du nouveau régime administratif que nous avons établi à la suite de l'énoncé de politique sur le transport scolaire. Tout en maintenant en place les mesures de décentralisation adoptées en 1982-1983, nous prévoyons certains ajustements afin d'assurer nos objectifs de stabilité et de rentabilité de l'industrie du transport scolaire. En ce qui concerne les mesures de polyvalence, je me réjouis, d'ailleurs, que treize commissions scolaires aient reçu à ce jour l'autorisation de permettre à une clientèle autre qu'écolière de monter à bord des autobus scolaires. C'était le dernier programme du ministère des Transports.

Voilà, M. le Président, quelques considérations que je voulais soumettre aux membres de cette commission au début de ses travaux.

Le Président (M. Champagne): Merci, M. le ministre. M. le député de Laporte a des remarques préliminaires?

M. André Bourbeau

M. Bourbeau: M. le Président, le ministre, tout à l'heure, nous a présenté l'important contingent de ses collaborateurs. J'ai même noté qu'il s'en était fait présenter quelques-uns avant de commencer, ce qui peut démontrer l'ampleur du personnel du ministère des Transports. Je dois avouer que nous sommes impressionnés, au moins par le nombre. Quant à la qualité, nous ne pouvons en juger autrement que par ce que nous voyons des gestes et des paroles du ministre.

Vous me permettrez, à mon tour, de vous présenter nos collaborateurs: Mme Brigitte Bourque, à ma gauche. M. le Président, nous n'avons pas la quantité, mais je vous assure que nous avons la qualité; je

parlais des collaborateurs, évidemment, je ne parlais pas du porte-parole.

Je dois vous dire, M. le Président, que les actions du ministère des Transports, en 1982-1983, ainsi que ce qu'il nous prépare pour cette année m'amènent de plus en plus, et plus que jamais, à formuler de profondes inquiétudes quant à l'utilisation que fait le gouvernement actuel de l'argent des travailleurs et quant à son habileté à faire des choix qui tiennent compte de la capacité de payer des Québécois et qui soient conformes à leur intérêt.

Dans un premier temps, je voudrais rappeler ici l'importance du transport dans notre économie pour bien remettre les choses en perspective. Le secteur du transport a un rôle social, mais aussi un rôle économique, puisque notre aptitude à nous déplacer et à transporter les biens que nous produisons à bon compte constitue un facteur important de la croissance et de la santé de notre économie. Par exemple, la capacité concurrentielle de nos entreprises est fortement dépendante des coûts du transport et de l'accès à un système de transport intégré efficace. Dans le domaine du tourisme, on sait que le coût et la qualité du transport interne sont des éléments importants du coût perçu du produit touristique. À cet effet, la hausse de 100% du coût du péage sur les autoroutes amène une situation inquiétante dans les Laurentides puisqu'on a commencé à observer des baisses notables d'achalandage sur les autoroutes de cette région.

D'autre part, le transport est un élément vital pour le développement des régions puisque c'est un lien unificateur, un moyen essentiel pour éliminer les disparités. Le gouvernement actuel se plaît depuis quelque temps à parler de ses priorités régionales. Cela nous fait sourire lorsqu'on pense au cas de Québécois ou à l'état déplorable du réseau routier en région. C'est, en fait, la priorité globale que le gouvernement donne à ce secteur vital des transports qui doit être remise en question. Ce ministère a le cinquième budget en importance, mais il a perdu bien du terrain depuis quelques années. Il ne compte plus que pour 6,6% du budget total, alors que cette proportion était de 10,2% en 1977. En plus, d'une année à l'autre, on arrive à peine à suivre l'inflation, sauf, évidemment, dans le cas du transport en commun à Montréal, mais nous y reviendrons.

Avant de m'attaquer à des questions plus précises, j'aimerais rappeler ce que la population est en droit d'obtenir dans ce domaine. Elle veut des moyens de transport efficaces, économiques, bien intégrés et sécuritaires, dont l'évolution tient compte de notre capacité de payer. Elle ne veut pas de projets irréalistes où on ne tient pas compte de ses besoins. On sait bien qui paie la note

au bout du compte. On paie les taxes et les impôts qui s'ensuivent. Mais, en plus, il y a des gens qui sont privés des bénéfices escomptés, de projets qui ont dû être annulés puisque l'argent prévu a dû être utilisé pour financer les erreurs. N'a-t-on pas, par exemple, reporté indéfiniment la construction du débarcadère de Port-Cartier en décidant d'engloutir dans Québécois les sommes prévues à cette fin?

Oui, le Québec fait des choix. Ces choix, il ne sait pas les équilibrer. Je devrais dire le gouvernement du Québec, plutôt. Ce dont le Québec a besoin, c'est d'une politique de transport cohérente qu'on doit concevoir en tant que système dont les éléments sont interreliés et intégrés. Le gouvernement actuel ne fait que privilégier unilatéralement une voie, en l'occurrence le transport en commun, aux dépens de toutes les autres.

C'est ainsi qu'on est rendu à un point critique et le ministre ose parler de conservation du patrimoine. Vous savez où il s'en va, le patrimoine! Je vous le donne en mille. Évidemment, la grande offensive du transport en commun répond beaucoup plus aux aspirations grandioses du Parti québécois. D'ailleurs, comme l'a déjà dit le ministre - et je cite un texte publié dans la Presse du 6 mars 1982 - "Le vrai ministère des Transports au Québec commence à naître. Auparavant, le ministère entretenait une vision très étroite de son mandat, se limitant à des dossiers régionaux, tels le taxi et le camionnage. On était un ministère de bouts de route. Évidemment, les grands projets sont plus glorifiants."

Évidemment, les grands projets sont plus glorifiants, mais, hélas, beaucoup plus coûteux et ce sur tous les plans. Le gouvernement y est allé en grande depuis quelques années dans le transport en commun. La note est aujourd'hui démesurée. Il a tenté de perpétuer l'illusion que le transport en commun pouvait ne pas être coûteux, ce qui est tout à fait faux. Si on a réussi à maintenir à un niveau acceptable le prix d'un billet, c'est qu'il est très lourdement subventionné. Si on retourne un peu en arrière, au début de ce virage draconien vers le transport en commun, à ce qu'on appelait alors le projet de Belleval, on voit que le gouvernement s'est tout de suite lancé à fond dans cette voie. Il faut dire qu'à ce moment nous étions tous sous le coup de la deuxième crise du pétrole. On a par la suite freiné ces élans devant l'ampleur des investissements à y consacrer et aussi, bien sûr, en constatant que la demande ne suivait pas comme prévu. On a, alors, voulu la stimuler par des largesses sans précédent au niveau des subventions aux déficits d'exploitation, des subventions à la carte mensuelle, etc. En moins de cinq ans, le niveau des dépenses reliées au transport en

commun est monté en flèche de presque zéro à plus de 350 000 000 \$. L'achalandage, par contre, est loin et très loin d'avoir suivi ce rythme.

Aujourd'hui, devant un tel niveau de dépenses, le gouvernement commence à chercher de nouvelles solutions. On se tourne subtilement vers le concept de légèreté, d'équipement léger, de techniques douces, de covoiturage, de voies réservées, etc. Mais il est délicat de faire machine arrière. Ainsi, le ministre annonce cette année une accélération des projets de transport en commun, alors que, l'année dernière, on avouait des problèmes et la nécessité d'étaler dans le temps la réalisation du plan initial. Bien sûr, il ne faut pas avoir l'air d'avoir les mains liées ou même de reculer. (10 h 45)

La recherche de nouveaux partenaires est devenue, on peut le comprendre, une préoccupation majeure. Qui sera l'heureux élu? La vache à lait du gouvernement ou, si vous préférez, l'automobiliste. On ne manque pas d'imagination pour nous faire supporter les coûts du transport en commun. On vise à nous faire payer 10% du système, ce qui ramènerait le fardeau du gouvernement de 42% à 35%. Si ces mesures prennent effet, le Québec sera la seule province qui impose de telles surcharges. Où est l'équité? Pourquoi pénaliser tant de Québécois pour financer le transport en commun à Montréal? Que reste-t-il pour le réseau routier et les autres moyens de transport? Ce sont là des questions qui nous préoccupent au plus haut point.

La question du métro de surface, qui fait partie de ce vaste dossier, nous amène également à douter de la bonne foi de ce gouvernement et à nous interroger sur ses véritables objectifs. À ce sujet, je voudrais simplement vous lire des extraits d'articles de MM. Jean Francoeur, du Devoir, et Guy Pinard, de la Presse, qui illustrent bien la situation actuelle.

Dans la Presse, M. Guy Pinard disait, le 12 mars 1983: "Le ministre a pris la décision de l'imposer à des villes qui n'en veulent pas, ce qui soulève, encore une fois, le problème de l'autonomie municipale minée de tous côtés et par tous les ministères. Comme c'est le ministère qui défraie 100% des coûts de l'immobilisation, il jouit d'une arme invincible, qui pèse lourd dans la décision finale et que certains assimilent, d'ailleurs, à une forme de "chantage", puisqu'il peut finalement imposer sa solution."

M. Jean Francoeur disait, le 2 avril 1983, dans le Devoir: "Des fonctionnaires d'un gouvernement supérieur ont tenté de convaincre les élus d'un gouvernement régional de la supériorité d'un projet dont ils ne veulent pas (la ligne 6) sur le projet qu'ils préfèrent (le prolongement de la ligne

5 jusqu'à Anjou et même, éventuellement, sa bifurcation vers Montréal-Nord). On est prompt à Québec à dénoncer les incohérences du fédéralisme et les confusions des ordres de gouvernement. Qu'est-ce d'autre ici qu'une forme d'ingérence qu'à bon droit, et à la moindre occasion, on reproche au gouvernement fédéral".

Toujours dans le Devoir, M. Jean Francoeur disait, le 24 mars 1983: "Si c'est bon pour Bombardier, c'est bon pour toute la province! Mais pareil sentiment, si justifié soit-il, ne garantit guère la rationalité économique d'un choix que le gouvernement provincial paraît avoir fait en lieu et place des élus démocratiquement mandatés."

Finalement, M. Guy Pinard disait dans la Presse du 9 avril: "Quand on a besoin d'arguments comme le développement d'une nouvelle technologie pour vendre un produit, c'est que l'argumentation de fond n'est guère convaincante."

L'attitude du ministère des Transports, dans le dossier du transport en commun autant que dans le transport en général, n'est pas étrangère à l'approche du gouvernement péquiste. On fait des choix; on tente de les imposer. On rencontre des problèmes. Alors, on décide de consulter, d'élargir le débat. Mais cette vénérable concertation, on ne la réalise pas vraiment. On donne aux agents économiques l'illusion d'être entendus. On crée des espoirs qu'on ne réussit pas à satisfaire. Le gouvernement a toujours fondé sa concertation sur une problématique qu'il avait lui-même définie. C'est plutôt au niveau de l'opinion publique que cet exercice est rentable. Les gens impliqués, par contre, font face à de longs délais et à de grandes frustrations. Entre autres, le dossier du taxi, celui du camionnage, celui du transport en commun - le livre blanc, je souligne qu'il a été taillé en pièces par les intervenants du milieu - et celui du transport maritime en sont des exemples.

Sur ce dernier dossier, le ministère a commencé par préparer une problématique et un aperçu d'orientation de politique très vertueuse qui disait vouloir se fonder sur une analyse objective des faits et satisfaire tous les intervenants. On a encore fait la promotion d'une concertation plus étroite. On a nourri l'imagination quant aux perspectives d'avenir et on a mis de l'avant le principe de la concurrence pour mieux illustrer que seule une autonomie accrue des ports peut garantir leur développement.

On se garde toutefois d'indiquer la nature et l'ampleur des engagements qu'on est prêt à y consacrer, sauf en ce qui concerne le marketing. Cela reflète à la fois la précarité de la situation financière du gouvernement du Québec et son goût prononcé pour la projection d'images et les communications.

Jusqu'ici, j'ai fait porter ma critique sur l'allocation des ressources et sur l'attitude du ministère des Transports. Permettez-moi en terminant, M. le Président, de mentionner que la gestion des ressources n'est pas plus rose. Il suffit de voir les déficits énormes de la Société des traversiers du Québec, qui ne cessent d'ailleurs de se gonfler, et les décisions douteuses qui y sont prises. On parle depuis deux ans d'une société nationale du transport qui devrait gérer les actifs de la province dans ce domaine. Le besoin d'une saine gestion existe réellement, il n'y a pas de doute. Il ne faudrait quand même pas un autre COTREM qui n'a pas les pieds sur terre.

Le ministre trouvera sans doute qu'on revient avec les mêmes arguments, les mêmes questions sur les crédits de cette année. C'est parce que, d'une part, on a des dossiers-problèmes qui s'étirent indéfiniment et dont on ne voit pas la fin car le ministère avait, pour employer les mots du ministre, "sous-estimé les difficultés". D'autre part, plus que jamais, nous mettons sérieusement en doute le choix des priorités du ministère, sa gestion des fonds publics et l'orientation qu'il donne à la question du transport au Québec. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Champagne): M. le ministre.

M. Michel Clair

M. Clair: Je pense que le député de Laporte est sûrement de bonne foi quand il fait ses remarques préliminaires, mais que son problème fondamental est celui de la vision de l'ensemble de l'orientation prise depuis quelques années et que je tente d'accélérer depuis deux ans en matière d'organisation du transport. Je pense qu'il s'est beaucoup trop consacré, comme critique de l'Opposition, au seul dossier de Quebecair et non pas à l'ensemble de la problématique des transports au Québec. Il me semble que, dans tous les secteurs du transport actuellement, justement, le ministère des Transports du Québec - et j'en suis fier - est en voie de devenir un ministère beaucoup plus polyvalent en matière de transport. Il voit la réalité dans le domaine des transports beaucoup plus en termes de système intégré, de plan de transport pour l'ensemble du Québec qu'isolément en agissant sur certains facteurs particuliers ou dans certains secteurs spécifiques.

Si on prend le dossier du transport en commun, lorsque nous sommes arrivés au pouvoir en 1976, il faut bien comprendre l'état dans lequel se trouvait le dossier du transport en commun à ce moment-là. Il y avait un moratoire qui avait été imposé sur le développement du métro dans la région de Montréal. Les transporteurs en périphérie de

Montréal, que ce soit Métropolitain provincial, Métropolitain Sud, étaient à toutes fins utiles en faillite. Les transporteurs publics, ou pas encore complètement publics, dans des régions comme Trois-Rivières, Chicoutimi, Sherbrooke et l'Outaouais étaient dans un état de difficulté avancé.

Que s'est-il passé depuis ce temps-là en matière de transport en commun? Nous sommes parvenus, à mon avis, à doter le ministère des Transports du Québec d'une politique de développement du transport en commun articulée pour l'ensemble des régions du Québec, surtout dans les grandes agglomérations, dans un premier temps. Aujourd'hui, qu'on aille à Sherbrooke, qu'on aille à Laval, qu'on aille à Trois-Rivières, à Chicoutimi ou dans l'Outaouais, sur la rive sud, ici à Québec et à Lévis, nous avons mis en place, avec la collaboration des municipalités en termes de gestion du système de transport en commun, des structures qui fonctionnent bien, qui offrent un service de qualité à un coût très comparable, pour ce qui est de la tarification, à ce qui se passe ailleurs dans le monde, chez nos voisins les plus immédiats, en Ontario, et ailleurs aux États-Unis.

On est parvenu, à se doter d'une politique qui, en termes d'organisation du transport en commun, a donné des résultats très positifs. En matière d'équipement, de développement de l'industrie de fabrication de matériel roulant au Québec, que ce soit par l'intégration des trains de banlieue à Montréal, que ce soit par la construction du métro souterrain, que ce soit par l'achat regroupé des autobus urbains, nous avons contribué par ce développement des systèmes de transport en commun à la mise sur pied au Québec, dans certains secteurs comme dans le cas des autobus urbains, d'entreprises de fabrication de matériel roulant. Nous avons soutenu l'effort d'autres et nous avons l'intention de continuer à le faire.

En matière d'initiatives de politique de transport en commun, je n'ai aucune gêne à comparer la situation de 1983 à celle de 1976 parce que, justement, en 1976, il n'y en avait pas de politique de transport en commun, alors qu'aujourd'hui nous en avons une qui est articulée, qui a donné des résultats et qui va continuer à en donner.

Sur le plan du transport en commun, le député souligne un dossier en particulier, celui du métro de surface. Sur la question du métro de surface, M. le Président, je pense que, pour bien comprendre les événements que nous vivons présentement, il faut remonter à 1979, l'année du dépôt, par le ministre des Transports du Québec à l'époque, d'un plan de transport intégré pour la région de Montréal. Cela a été discuté, débattu, critiqué, rediscuté; ces discussions

se sont terminées par un accord qui a été signé, en février-mars 1981, entre la Communauté urbaine de Montréal et le gouvernement du Québec, prévoyant un certain nombre d'initiatives, si on veut, l'intégration des trains de banlieue, ce qui est fait, la levée du moratoire sur certaines parties du métro souterrain, qui est faite, les travaux sont en cours, et la construction éventuelle d'un métro de surface, la ligne 6 et également la ligne 3, c'est-à-dire la transformation de la ligne du CN vers Deux-Montagnes en métro de surface.

Au moment de l'accord également, il était prévu que la planification du métro de surface se ferait au COTREM et que, lorsque la planification serait terminée, les dossiers seraient transmis au BTM qui se chargerait de la construction comme il s'est chargé de la construction du métro souterrain. Avec la mise en place de nouvelles commissions à la Communauté urbaine de Montréal, notamment de la Commission de transport, avant de passer à l'étape de la construction, sans forcer personne, au contraire, le gouvernement a clairement fait savoir que, quant à lui, il était prêt à réaliser ces travaux, même à les accélérer. Il a fait connaître sa position à la Communauté urbaine de Montréal, qui est en train d'étudier, par sa Commission de transport, tout ce dossier de la priorité à accorder à la construction de la ligne 5 ou de la ligne 6.

Je pense, là-dessus, que le député de Laporte est incapable de soutenir ses avancés par autre chose que des éditoriaux, puisque, dans les faits, ce n'est absolument pas ce qui se passe, M. le Président, contrairement à ce que le député peut croire. Le dossier du métro de surface est la suite normale d'une entente qui est intervenue en 1981. À toutes fins utiles, on a terminé l'étape de la planification, on connaît maintenant mieux les coûts, les difficultés du projet, et c'est tout à fait normal qu'à ce moment-ci s'engage un débat public sur cette question. Je souligne en passant qu'à ma connaissance il n'y a pas eu de débat public en 1976, quand le gouvernement qui a précédé le nôtre a décidé d'imposer un moratoire sur les travaux du métro souterrain.

En ce qui concerne d'autres programmes, le député souligne, en matière de développement régional, que les initiatives du ministère des Transports ne soutiennent pas la priorité que nous accordons au développement régional en matière de transports. Encore là, cela m'apparaît tout à fait contraire aux faits. Le premier gouvernement qui s'est réellement intéressé au service aérien aux régions éloignées est celui qui vous parle, c'est-à-dire le gouvernement qui est devant vous actuellement et depuis 1976.

Que ce soit en matière de transport maritime, en termes de service de cabotage

pour les régions éloignées du Québec, notre gouvernement a été le premier à soutenir véritablement les régions du Québec en subventionnant des services de cabotage, que ce soit vers les Îles-de-la-Madeleine, vers la Basse-Côte-Nord, vers les villages nordiques du Québec. Notre gouvernement a été le premier à s'intéresser au transport, à essayer d'offrir un service de qualité au transport des urgences médicales des régions vers les grands centres avec l'achat d'un avion-ambulance qui permet de relier les gens de toutes les régions du Québec aux services de santé dont nous pouvons disposer dans les grands centres.

Qui s'est intéressé en premier au développement des infrastructures aéroportuaires pour les villages nordiques du Québec? C'est notre gouvernement, M. le Président, et, encore là, cela fait partie d'une approche globale, d'un système de transport pour qu'à partir du ministère des Transports du Québec, à l'occasion même dans des secteurs qui ne sont pas de notre responsabilité propre, que ce soit en matière de transport aérien, maritime, ferroviaire, nous tentions, soit au niveau de représentations que nous faisons à la Commission canadienne des transports et au ministère des Transports du Canada, soit au niveau des négociations bilatérales que nous avons avec le gouvernement du Canada, de nous assurer que les régions peuvent bénéficier de services de transport bien articulés, d'une politique de transport qui soit articulée et qui ne les laisse pas isolés dans leur région.

(11 heures)

D'ailleurs, M. le Président, il suffit de regarder la configuration du budget de construction routière. Les régions qui reçoivent la part du lion en matière de construction routière sont justement des régions comme l'Abitibi, l'Outaouais, la Gaspésie, le Bas-Saint-Laurent et la région de Québec qui inclut Blanc-Sablon et toute la région de la Côte-Nord. Un autre exemple est qu'on a été le premier gouvernement à essayer de relier un certain nombre de villages entre eux, à partir de Blanc-Sablon vers Vieux-Fort, où on a dépensé jusqu'à maintenant environ 12 000 000 \$.

M. le Président, lorsque le député de Laporte tente de faire croire que les seules initiatives auxquelles nous nous sommes intéressés en matière de transport pour les régions, cela a été le dossier de Quebecair, il déforme les faits ou il est aveugle. D'ailleurs, même sur cette question de Quebecair, comme on l'a toujours soutenu et comme on est encore en train de le démontrer, si nous nous sommes intéressés au dossier de Quebecair, c'était pour un double objectif: la place des Québécois dans le transport aérien et le service aux régions. Dans ce sens, c'est tout à fait saugrenu de

dire que l'argent du débarcadère de Port-Cartier s'est retrouvé dans Quebecair. Ce n'est absolument pas le cas.

M. Bourbeau: C'est vous qui l'avez dit en Chambre l'autre jour.

Le Président (M. Champagne): Un instant, s'il vous plaît!

M. Clair: Ce que j'ai indiqué là-dessus, c'est en termes budgétaires, en termes d'utilisation de recours à des crédits votés. Effectivement, nous nous sommes servis d'un crédit qui allait être périmé pour le débarcadère de Port-Cartier, mais l'initiative du débarcadère de Port-Cartier avait été mise de l'avant par les gens du milieu, notamment par COGEMA. C'est après une rencontre avec les gens de COGEMA, de la ville de Port-Cartier et de la Société du port de Port-Cartier, SOPOR, à la demande même de ces gens, que le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec ont reporté pour le moment la construction de ce débarcadère pour le traversier-rail Alexandre-Label pour la bonne et simple raison qu'actuellement, la rentabilité du débarcadère est non seulement douteuse, mais on est assuré qu'elle serait inexistante pour plusieurs années. On a donc reporté cette initiative et non pas utilisé de façon définitive l'argent prévu pour le débarcadère, pour financer d'autres activités.

Par ailleurs, en ce qui concerne l'ensemble de la politique du camionnage et de toute l'organisation des transports, le député nous reproche d'avoir eu une approche de concertation, disant que c'était de la frime. Seulement quelques secteurs, dans le domaine du camionnage... L'ordonnance générale sur le camionnage n'avait pas été revue depuis plusieurs années. Depuis au moins deux décennies, elle n'avait pas été revue en profondeur. Nous avons tenu un colloque-consultation il y a un an. Depuis ce temps, il y a eu de nombreuses rencontres avec l'association du camionnage et de nombreuses consultations auprès d'expéditeurs de tous les milieux. Nous en sommes rendus à l'étape finale de la rédaction d'une nouvelle ordonnance générale sur le camionnage. Si je me fie à ce qu'on me dit lorsque je rencontre les gens du milieu du camionnage, c'est tout à fait à leur satisfaction, ce que nous avons fait, ce que nous sommes en train de faire et les résultats que nous obtiendrons avec eux.

En ce qui concerne le transport par autobus intercités, l'Association des propriétaires d'autobus du Québec nous a proposé l'année dernière de faire une analyse en profondeur de la situation des transporteurs interurbains. C'est ce que nous sommes en train de faire. Il y a un groupe de travail qui a été créé, qui est bilatéral,

l'Association des propriétaires d'autobus du Québec et le ministère des Transports, et nous sommes en voie, à leur satisfaction, de faire le point sur l'état de la situation et, éventuellement, de proposer des modifications à la politique des transports interurbains.

Dans le domaine du transport scolaire, M. le Président, la réforme est en marche à la satisfaction des commissions scolaires et à la satisfaction des transporteurs scolaires. Bien sûr qu'il y aura toujours des points. Tout le monde voudrait avoir toujours plus d'argent et plus de monopole, c'est évident, mais je pense que, globalement, dans son ensemble, la réforme du transport scolaire a été faite en concertation avec les commissions scolaires et avec les transporteurs scolaires. Elle fonctionne à la satisfaction du plus grand nombre.

Dans le domaine du taxi, M. le Président, c'est la même chose. Alors que ce domaine, en 1976, était dans un état de délabrement avancé, nous sommes à la veille d'être en mesure de rendre public un projet de loi ou un avant-projet de loi. Nous travaillons tellement en concertation que, quant à nous, sur plusieurs des points d'une réforme éventuelle du taxi, notre opinion est définitivement arrêtée. Cependant, la Communauté urbaine de Montréal nous a fait savoir son intérêt pour le dossier du taxi, dans la mesure où elle serait impliquée dans la réforme; elle a dit qu'elle voulait être pleinement en mesure de bien comprendre l'ensemble de la problématique. Elle a constitué un groupe de travail qui fonctionne avec les représentants du ministère des Transports. Ce que je peux dire à ce moment-ci, M. le Président, c'est que, effectivement, les pourparlers que nous avons avec la communauté urbaine sont très positifs et dans ce sens je suis confiant que, d'ici à la fin du mois de juin, on sera en mesure de rendre public un avant-projet de loi.

Quant aux commentaires du député sur le réseau routier régional qui ne cesserait de se détériorer, plutôt que de faire seulement référence à des opinions basées sur ce qu'on peut voir ou entendre... C'est vrai qu'il y a un retard qui est évident dans le domaine de la construction de la voirie régionale, de la reconstruction de la voirie régionale, des routes interrégionales, des grandes routes numérotées. C'est un retard qui a été accumulé pendant vingt ans. Je pense que, comme le Parti libéral a été là plus longtemps que nous n'y avons été au cours des vingt dernières années, il a été largement associé à cela. Je ne le blâme pas que cela se soit fait, c'était peut-être inévitable. Mais il n'en demeure pas moins qu'effectivement il y avait un retard d'accumulé là-dessus.

Mais si on veut prendre des mesures de performance scientifiques sur l'état structural

du réseau routier numéroté, on prend ce qu'on appelle un coefficient de roulement, des mesures scientifiques avec des appareils scientifiques qui se promènent toute l'année sur les routes québécoises. Si on prend le domaine des routes régionales et qu'on compare le coefficient de roulement, en 1972, on avait un coefficient de roulement de 52...

M. Bourbeau: Est-ce que vous pourriez nous expliquer ce qu'est un coefficient de roulement?

M. Clair: Oui. C'est une - M. Demers pourra préciser - manière scientifique de mesurer la qualité, si on veut, de la configuration. C'est un indice de confort, pour mesurer le confort des routes du Québec. Ce sont des instruments scientifiques qui servent non seulement au Québec, mais qui sont utilisés ailleurs. Pour les routes régionales...

M. Bourbeau: De quel type d'instrument s'agit-il?

M. Clair: Si vous voulez la description technique...

M. Bourbeau: Pour qu'on puisse ajouter foi à l'argument, il faudrait savoir de quoi il s'agit.

M. Clair: Le nom technique de l'appareil est un profilomètre.

M. Bourbeau: Ah bon! C'est une question de profil. Est-ce que cela détermine l'épaisseur de la surface, la stabilité de la route ou cela tient-il compte de la couronne et de choses comme celles-là?

M. Clair: Je veux seulement savoir ce que c'est.

M. Bourbeau: C'est la première fois que le ministre mentionne cet instrument miracle.

M. Clair: Ce ne sont pas instruments miracles, ce sont des instruments qui servent à la planification des interventions du ministère des Transports en matière de voirie régionale.

Cet instrument qui mesure le coefficient de roulement est un appareil qui mesure en fait l'indice de confort, c'est-à-dire les variations en fonction du profil. Par exemple, vous avez une dépression ou une bosse, cela indique la variation par kilomètre en millimètres. Sur un kilomètre, cela peut vous donner le nombre de millimètres de variations par rapport à un profil qui serait plat comme la table.

Il y a ce test. Il y a également les

essais de rebondissement à la poutre Benkelman. Je ne la connais pas, je n'en ai jamais vu une.

C'est un instrument qui sert à mesurer la capacité de support de la chaussée.

M. Bourbeau: La solidité du fond, je présume?

M. Clair: C'est cela. Avec ces deux coefficients, M. le Président, les mesures de performance, si on regarde l'état structural du réseau routier numéroté pour les routes régionales, le coefficient de roulement, en 1972, donnait un résultat de 52 pour l'ensemble des routes régionales du Québec. En 1976, il était toujours à 52 et, en 1980, il est rendu à 59. On voit donc une amélioration substantielle, en tout cas, une réorientation de la qualité du coefficient de roulement.

Si on prend l'ensemble des routes - autoroutes, routes principales et routes régionales - la performance est encore meilleure, puisqu'on passe d'un coefficient de 56 en 1972 à un coefficient de 63 en 1980.

En ce qui concerne les essais de rebondissement à la poutre Benkelman, j'imagine que c'est le nombre de rebondissements au kilomètre ou quelque chose comme cela...

Des voix: Ah! Ah! Ah!

M. Bourbeau: Mais, est-ce qu'on peut savoir si, plus il y a de rebondissements, moins c'est bon ou si c'est l'inverse?

M. Clair: Moins il y a de rebondissements, meilleur c'est.

M. Bourbeau: C'est ce que je pensais, oui.

M. Clair: Vous avez deviné. Pour une fois, vous avez deviné.

Si on prend les routes régionales, en 1972, on avait un indice de 1323. On était passé à 1303 en 1976 et, en 1980, on est à 1113. C'est donc dire que, encore là, on voit, en matière de routes régionales, une amélioration sur les essais de rebondissements. On pourrait parler aussi...

M. Bourbeau: Cela rebondit moins maintenant qu'il y a huit ans, vous voulez dire?

M. Clair: Cela rebondit moins que ça ne rebondissait, effectivement. Ce qui dénote donc que, en utilisant ces instruments scientifiques, le ministère a été en mesure de mieux planifier ses interventions; les résultats sont positifs, on peut y voir une amélioration réelle. D'ailleurs, on m'indique qu'on pourrait vous faire parvenir une

description technique des appareils, si vous le voulez.

En ce qui concerne la cote de fissuration, qui est un autre élément de mesure, en 1972, cela se répartit en... Peut-être que cela n'intéresse pas le député, je pourrai lui en envoyer...

M. Bourbeau: Au contraire, cela m'intéresse beaucoup, M. le ministre, parce que je n'arrête pas de poser des questions.

M. Clair: Alors, en ce qui concerne la cote ou l'indice de fissuration, cela se répartit sur l'ensemble du réseau routier. On a donc un indice de fissuration. Cela se divise en quatre. C'est le pourcentage, et 46%, sur les autoroutes, c'était beaucoup. C'est rendu à 39%. Alors, on avait, à ce moment-là, pour la mesure, la cote de fissuration, les termes de nulle, peu, beaucoup, c'est-à-dire qu'en essayant de répartir en trois évaluations différentes - si on veut - le nombre de fissuration, on avait un indice "nulle" de 14% en 1972, "peu" de 47% en 1972 également, et "beaucoup" à 39%. Si on prend la même répartition en 1980, on voit que, à "nulle" ou aucune, c'est 10%, à "peu", c'est 35%, et à "beaucoup", c'est 24%. On voit donc que, là aussi, il y a eu une amélioration, une orientation, en tout cas, qui nous permet de voir une amélioration de la situation.

En terminant, cela fait toujours partie de mes remarques préliminaires, quand le député dit qu'il y a une priorité à donner à la voirie régionale, ce n'est pas lui qui est le premier à le dire, M. le Président; je l'ai dit depuis que je suis au ministère des Transports. C'est une orientation que nous avons prise. Mais, quand il essaie de laisser croire que la situation ne cesse de se détériorer, cela est inexact. Le ministère des Transports, avant mon arrivée, avait déjà pris les moyens pour essayer de contrecarrer, justement, les effets de la détérioration du réseau routier. C'est dans ce sens qu'on continue à travailler, en essayant, au maximum, de protéger précisément le patrimoine routier plutôt que de se lancer dans de nouvelles initiatives de construction autoroutière qui ne mèneraient nulle part. Voilà, M. le Président.

Le Président (M. Champagne): M. le député de Laporte. Ensuite, je retiens le droit de parole du député de Deux-Montagnes. M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: J'ai seulement une question ou deux. La question de l'indice de fissuration, est-ce fait par observation visuelle?

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Et c'est l'observation de qui?

M. Clair: Des employés du ministère.

M. Bourbeau: Alors, M. le ministre, vous avouerez avec moi que, si vous avez des employés du ministère qui se promènent un peu partout et qui regardent la chaussée pour voir si elle est fissurée ou non, c'est très subjectif.

M. Clair: M. le Président...

M. Bourbeau: Cela ne m'apparaît pas - au départ, en tout cas, je voudrais bien voir les données techniques - très scientifique.

M. Clair: M. le Président, le député de Laporte peut bien mettre en cause les méthodes de fonctionnement du ministère des Transports. C'est un choix qui lui appartient. Mais je dois dire à ce sujet que ce n'est pas une invention politique qui a été faite...

M. Bourbeau: Non, mais l'utilisation est politique, par exemple.
(11 h 15)

M. Clair: C'est un suivi technique qui est assuré par l'ensemble des responsables régionaux en matière de voirie et on ne dépose pas des couches d'usure à la bonne franquette comme cela, seulement pour faire plaisir au député ou au maire de telle ou telle municipalité, comme cela pouvait se faire autrefois. Je pense qu'avec des instruments scientifiques pour nous permettre de suivre l'évolution de l'état de la chaussée, on est en mesure, avec le même argent, de s'assurer que nos interventions sont plus utiles et vont là où elles devraient aller. La mesure des cotes de fissuration, c'est évident, repose effectivement sur la fiabilité de l'instrument de mesure et est indirectement reliée au travail qui est fait sur le terrain par les gens qui en sont chargés. Il n'y a pas de raison de croire que ces gens ont avantage à gonfler ou à diminuer la cote de fissuration pour faire plaisir au ministre ou au député de Laporte.

M. Bourbeau: M. le Président, quelques mots pour exercer mon droit de réplique.

Le Président (M. Champagne): D'accord.

M. Bourbeau: La parole passe du gouvernement à l'Opposition, n'est-ce-pas?

Le Président (M. Champagne): Oui, allons...

M. Bourbeau: Étant donné que nous sommes moins nombreux de ce côté-ci, vous devez vous attendre que l'on parle un peu plus souvent, M. le Président. C'est normal

qu'on puisse...

Le Président (M. Champagne): Le député de Deux-Montagnes a demandé le droit de parole il y a environ une demi-heure.

M. Bourbeau: La tradition d'alternance, M. le Président, l'avez-vous respectée?

Le Président (M. Champagne): Oui, il y a une espèce d'alternance. C'est pour cela que le député de Laporte...

M. Bourbeau: Je ne parlerai pas longtemps sur la dernière question parce que mon collègue de Richmond va certainement avoir l'occasion cet après-midi de parler au ministre de ce sujet en long, en large et en profondeur, pour employer l'expression consacrée. Cependant, je retiens de ce que j'ai entendu que le ministre prétend maintenant avoir des méthodes scientifiques pour nous prouver que le réseau routier, tant régional que panquébécois, est en meilleur état qu'il ne l'était il y a quelques années et ce en vertu de nouvelles techniques qui existent depuis une dizaine d'années, puisqu'on nous donne des statistiques pour 1972, 1976 et 1980. Ce qui m'étonne, c'est que, dans le passé, le ministre n'ait jamais, en aucune occasion, à ma connaissance, utilisé ces arguments pour justifier sa bonne gestion du réseau routier. C'est la première fois, à ma connaissance, qu'est évoquée la question du coefficient de roulement ainsi que la question de la cote ou de l'indice de fissuration. Je me dis que, si vraiment cela avait été le cas depuis 1972, on en aurait entendu parler depuis longtemps puisqu'il semble que la situation se soit améliorée à l'avantage du gouvernement. De toute façon...

M. Clair: À l'avantage des Québécois.

M. Bourbeau: De toute façon, mon collègue pourra sûrement en parler longuement. J'aurais deux points seulement avant de céder la parole à d'autres et avant de passer également à l'étude du budget comme tel. En ce qui concerne le métro de surface, je voudrais tout simplement dire au ministre que je veux corriger quelques oublis qu'il a faits. Le ministre semble dire que l'Opposition ne s'est pas préoccupée du métro de surface. Je rappellerai au ministre qu'à plusieurs reprises, je l'ai exhorté à regarder de très près cette question. L'an dernier, aux crédits, nous avons passé au moins une heure à en discuter. Les problèmes techniques en ont été évoqués par l'Opposition. Le ministre, très souvent, ne semblait même pas au courant. Il se retournait pour parler à ses adjoints. Alors, en ce qui concerne le métro de surface, que

le ministre se console, l'Opposition est très bien informée et depuis très longtemps. Lors de la commission parlementaire à l'automne, le porte-parole de l'Opposition en a aussi parlé longuement. Je n'accepterai certainement pas que le ministre vienne nous dire qu'on se réveille aujourd'hui et qu'on n'était pas au courant.

En ce qui concerne les subventions, le ministre a fait état de l'aide accrue de ce gouvernement dans le domaine du transport maritime et du transport aérien, etc. Je ferai seulement une remarque générale. C'est vrai que nous avons un gouvernement de subventions. On subventionne beaucoup plus aujourd'hui qu'on ne subventionnait autrefois. Sauf que je dirai que dans le temps où un autre gouvernement présidait aux destinées du Québec, la situation économique était bien meilleure. L'entreprise privée était capable, dans la majorité des cas, de subvenir à ses besoins. Aujourd'hui, la détérioration économique est telle que le gouvernement se sent obligé d'intervenir partout, à contre-courant souvent. C'est peut-être une des raisons pour laquelle les subventions sont plus nombreuses. Quant à moi, je ne considère pas que ce soit nécessairement une situation meilleure ou plus saine que celle qui existait autrefois.

M. Clair: Rapidement, M. le Président, sur la question des tests qui sont faits et des indices de mesure de l'état du réseau routier, effectivement, je pense que c'est la première fois que l'on débat de cette question. Je pense que c'est un peu attribuable au fait que, soit aux États-Unis, soit au Canada ou au Québec, j'ai été à ce point de vue un des premiers à souligner l'importance d'accorder une priorité aux budgets régionaux, à la voirie régionale, à l'amélioration du réseau routier autre qu'autoroutier. Tout un débat a commencé à s'élever sur cette question tant dans les autres provinces canadiennes qu'au États-Unis. En approfondissant le dossier au ministère des Transports du Québec même, on est en mesure de voir que, sur le plan technique, on n'agit pas à l'aveuglette, mais qu'on a des instruments de mesure pour favoriser les interventions les plus utiles sur le réseau routier. Ce n'est pas une nouvelle que les essais à la poutre Benkelman se fassent sur le réseau routier. Il y a d'ailleurs cinq firmes qui sont spécialisées dans ce domaine, qui sont inscrites au fichier et on dépense en moyenne environ 300 000 \$ par année pour pouvoir bénéficier de ces instruments de mesure.

En ce qui concerne le métro de surface, je pense qu'on aura l'occasion d'en discuter.

Finalement, on parle des subventions à certaines entreprises de transport. Je regrette, M. le Président, mais si on prend,

par exemple, tout le dossier de la Basse-Côte-Nord, ce dossier avait été complètement ignoré par le gouvernement précédent, que ce soit en termes de transport aérien, de transport maritime et de réseau routier. On n'avait pas dépensé d'argent à l'est de Havre-Saint-Pierre, sur la Basse-Côte-Nord, depuis des années. Le gouvernement du Québec n'avait à peu près jamais rien dépensé dans le domaine du transport. On a commencé à doter ces gens de services qui correspondent à leurs besoins. Ce n'est pas du transport en commun qu'ils ont besoin là-bas, c'est du transport aérien et du transport maritime. C'est la même chose en ce qui concerne le Nouveau-Québec. Il faut voir l'état du sous-développement - c'est le cas de le dire - en matière d'infrastructures de transport dans le nord du Québec pour constater visuellement qu'on a un retard considérable dans ce domaine et que le gouvernement du Canada n'a pas assumé ses responsabilités au Québec de la même manière qu'il les a assumées dans d'autres provinces du Canada.

Le 31 juillet 1982, le gouvernement du Canada a signé une entente avec Terre-Neuve prévoyant la construction de seize aéroports nordiques en territoire labradorien, payés à 100%, 33 ans plus tard, par le gouvernement du Canada en considération de l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération. J'ai trouvé que la considération, il avait eu de la difficulté à la trouver pour justifier cela. Quand vient le temps, cependant, de négocier avec le gouvernement du Québec la construction des aéroports nordiques, on a même de la difficulté à embarquer Ottawa dans un programme partagé à 60% et 40% entre le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada. Le gouvernement précédent s'était complètement désintéressé de cette question, alors qu'aujourd'hui on essaie - et je pense qu'on est sur le point d'atteindre un résultat positif - de négocier avec le gouvernement fédéral la construction de quinze aéroports en territoire inuit et en territoire cri, afin d'offrir un service aux régions qui sont éloignées. Effectivement, il y a des entreprises... Prenez la compagnie Air Inuit. C'est évident qu'Air Inuit a beaucoup de difficulté à se rentabiliser au même titre que Régionair, non pas à cause d'une mauvaise administration de ces entreprises, mais pour la simple et unique raison qu'elles oeuvrent dans des conditions qui sont absolument inacceptables en 1983, parce qu'on s'est désintéressé de cela pendant des années.

Le village de Saint-Augustin, sur la Basse-Côte-Nord, est le plus important village à l'est de Havre-Saint-Pierre, avant Blanc-Sablon, mais comment se fait-il qu'encore aujourd'hui, au moment où on se parle, Saint-Augustin ne peut être relié au

Québec de base que par un "outer", qui est stationné à Chevery et même, à certaines occasions, par hélicoptère? Il y a 1200 habitants aujourd'hui. Pensez-vous que c'est la faute de la compagnie de transport aérien s'il n'y a pas de piste d'atterrissage digne de ce nom, s'il n'y a pas d'aéroport digne de ce nom à Saint-Augustin sur la Basse-Côte-Nord, et si le transporteur aérien a toutes les difficultés du monde à sortir les gens et à les relier à Sept-Îles? C'est bien plus une question d'infrastructures et je dois dire là-dessus que je ne peux que dénoncer l'incohérence du gouvernement fédéral dans ses interventions. Il nous refuse de contribuer au développement de l'aéroport de Saint-Augustin, sur la Basse-Côte-Nord, et pourtant, mon collègue, le député fédéral de Drummond, annonçait avant-hier la construction d'une piste de 6000 pieds à l'aéroport de la municipalité de Drummondville. Soit! Les gens de Drummondville disent: C'est intéressant. Effectivement, on aurait pris Mirabel à l'époque. On peut prendre un aéroport de 4 300 000 \$, mais quel est l'ordre des priorités de ce gouvernement du Canada? Il nous refuse une contribution pour la construction de l'aéroport de Saint-Augustin, au coût de 4 000 000 \$ environ, pour un village isolé. Il dit qu'il n'a pas d'argent et il trouve 4 300 000 \$ pour investir dans un aéroport à Drummondville, avec une piste de 6000 pieds. Le député fédéral dit: On espère que le prochain aéroport pourra recevoir des DC-9, des Boeing 737 et des Jet-Star à Drummondville. Des Jet-Star, c'est possible qu'il en vienne, parce que ce sont les avions du gouvernement fédéral pour le transport des ministres, mais des DC-9 et des Boeing 737!

M. Bourbeau: ...va être contente.

M. Clair: Quand le député dit que notre intervention en matière de développement régional a été incohérente, qu'elle a été causée essentiellement par des problèmes économiques que traverse le Québec, quand le député fait des affirmations comme celles-là, c'est simplement parce qu'il ne connaît pas, je regrette, les besoins des régions et, en conséquence, il n'est pas capable de parler de la réponse à ces besoins.

Le Président (M. Champagne): M. le député de Deux-Montagnes, ensuite...

M. Pierre de Bellefeuille

M. de Bellefeuille: Merci, M. le Président. Je suis heureux que le ministre se soit fait expert en rebondissements parce que cela va lui permettre de bien traiter de certains dossiers au sujet desquels je voudrais

l'interroger et qui offrent effectivement beaucoup de rebondissements, comme les questions de péage, les questions d'intégration du transport en commun, le problème de l'aéroport de Mirabel, etc.

Je voudrais d'abord relever certaines remarques du député de Laporte au sujet du transport en commun. Ce faisant, je voudrais assurer le ministre de mon appui énergique à sa politique relative au transport en commun. J'ai l'impression que nous avons découvert ce matin... Ce n'est pas facile de savoir quel est le programme du Parti libéral, mais nous en avons découvert des éléments ce matin. Nous avons découvert que le Parti libéral a décidé, au sujet des questions de transport, de faire tout simplement de l'électoratisme à courte vue et d'écarter du revers de la main les problèmes réels et urgents qui se posent relativement au transport en commun.

Il me semble que le député de Laporte ne fait pas la distinction entre le rôle que l'automobile joue dans notre société, d'une part, dans les régions métropolitaines, principalement autour de Montréal et de Québec, mais pas exclusivement, autour de certaines autres villes aussi, et, d'autre part, dans les campagnes et les régions, particulièrement les régions éloignées. Il est sûr que, dans une région éloignée, l'automobile est un mode de transport indispensable qu'il faut, par tous les moyens qui sont économiquement possibles, stimuler, encourager, faciliter. On ne peut pas ne pas tenir compte du fait que l'automobile, dans les zones métropolitaines, prend un tout autre visage. Encourager les gens dans ce réflexe assez typiquement nord-américain de considérer l'automobile comme quelque chose de sacré, un "status symbol", comme on disait aux États-Unis, c'est vraiment tomber dans l'électoratisme facile parce que l'automobile autour de Montréal - je vais me contenter de parler de ma région - de par le nombre, s'est mise à poser des problèmes extrêmement graves que nous connaissons au point de vue de l'encombrement, au point de vue de la pollution, au point de vue du coût des aménagements routiers qui ont été consentis pour accommoder ces quantités énormes d'automobiles.

Ce ne sont pas seulement les questions de transport qui sont touchées, ce sont aussi les questions de l'aménagement du territoire, puisque beaucoup de nos banlieues sont conçues pour l'automobile. De plus en plus, il y a lieu de s'interroger là-dessus et d'envisager une nouvelle hypothèse pour l'avenir où nos banlieues, dans la mesure où on peut encore influencer leur développement, seraient conçues en fonction des transports en commun plutôt que de l'automobile, individuelle et particulière. C'est pour cela que les questions de transport en commun sont vraiment fondamentales. Je répète que le ministre là-

dessus jouira de mon appui le plus énergique.

Concernant le transport en commun et l'encombrement routier autour des zones métropolitaines ou dans les zones métropolitaines, cela pose la question de péages d'autoroute. La justification des péages - il y avait une justification des péages - c'était de freiner l'urbanisation sauvage, c'était de faire payer un peu plus par les usagers le coût de ces autoroutes extrêmement coûteuses autour des grandes villes et un peu moins par les Québécois qui ne s'en servent pas ou s'en servent beaucoup moins. C'est une question de justice.
(11 h 30)

L'année dernière, le gouvernement a décidé de doubler, non pas dans tous les cas, mais dans la plupart des cas, les péages. Il a fait cela d'un coup sec, ce qui a sûrement fait problème. Cette augmentation considérable a soulevé beaucoup de protestations. Il y avait bien sûr l'explication relative au rattrapage; cela n'avait pas été augmenté pendant une très longue période. Mais, quand même, cette brusque augmentation de 100% dans la plupart des cas a suscité une levée de boucliers. Et aussi, pour des raisons que je n'ai jamais comprises complètement, le gouvernement n'avait pas été complètement cohérent antérieurement puisque, autour de Québec, par exemple, il n'y a pas un seul péage. Les raisons qui valent pour les péages autour de Montréal valent aussi autour de Québec; il n'y en a jamais eu. On peut deviner qu'il y a des députés représentant les comtés de la vieille capitale qui ont pu faire des représentations, qui n'auraient pas aimé l'idée. C'est peut-être l'une des raisons, je ne le sais pas, mais en tout cas...

Pour l'essentiel, il aurait dû y avoir des péages ailleurs et le gouvernement, l'année dernière, aurait pu se préoccuper d'instaurer des péages là où il n'y en avait pas plutôt que de commencer par doubler ceux qui existaient, mais passons. Nous sommes rendus à une autre phase de l'évolution, à un autre rebondissement de ce dossier. Il y a maintenant un comité formé de gens du ministère des Transports, de députés et des municipalités qui est en train d'étudier tout cela. Je suis assez au fait, non pas que je sois membre de ce comité, mais parce que le maire de la ville où j'habite, Me Guy Belisle, maire de Saint-Eustache, suit cela de très près; je crois qu'il est membre du comité. Alors, on s'en parle assez souvent, mais il semble être mieux renseigné que moi à certains moments; alors, il doit être membre du comité. Je me demande si le comité a déjà formulé ses recommandations. Sinon, quand le ministre attend-il les recommandations du comité?

Je ne sais pas si je dois m'arrêter pour que vous invitiez le ministre à répondre à cette première question. Je ne voudrais pas

laisser le micro parce que ce n'est que la première question et je ne voudrais pas perdre mon tour de parole. Il vaudrait peut-être mieux que j'aligne toutes mes questions...

Le Président (M. Champagne): ...peut-être que ce serait mieux.

M. de Bellefeuille: Alors, j'alignerai toutes mes questions et ensuite je me tairai.

M. Bourbeau: M. le Président, est-ce que, durant l'étude des crédits, vous entendez respecter la tradition de l'allocation du temps entre le gouvernement et l'Opposition? Je n'ai pas d'objection à ce que tous ces gens parlent, ce n'est pas mon but, mais je voudrais quand même que nous ayons le temps de passer à travers tous les crédits.

Le Président (M. Champagne): C'est cela.

M. Bourbeau: Si on prend la parole d'un côté de la table pendant les trois quarts du temps, on ne pourra pas poser de questions. Sans vouloir enlever la parole à qui que ce soit, j'aimerais savoir si le temps, par exemple, qu'un député ou que le ministre prend pour répondre à son propre député est enlevé à l'Opposition ou si on aura droit à la moitié du temps pour poser des questions.

Le Président (M. Champagne): Je pense bien que, jusqu'ici, c'est à peu près la moitié du temps, comme on le voit...

M. Bourbeau: Cela ne m'apparaît pas comme cela, mais est-ce que vous en avez tenu compte jusqu'ici?

Le Président (M. Champagne): Non, je n'en ai pas tenu compte, mais c'est à peu près...

M. Bourbeau: J'aimerais que vous en teniez compte.

Le Président (M. Champagne): ...la moitié du temps. Il y a une chose, cependant: c'est bien sûr que vous avez neuf programmes à discuter et à adopter. Il faudrait en arriver à une procédure. On peut se donner une demi-heure à chacun des programmes et, ensuite, les adopter les uns après les autres ou on peut les prendre globalement. On a huit heures de discussion, il n'en dépend que de vous.

M. Bourbeau: Il est difficile de dire que l'on alloue une période fixe à chaque programme parce qu'il y en a qui sont considérés comme plus...

Le Président (M. Champagne): C'est

cela.

M. Bourbeau: ...importants ou moins importants. Je pense qu'il y a aussi une tradition qui s'est installée depuis que je suis là. C'est que, certaines années, l'Opposition pose plus de questions sur un programme donné...

Le Président (M. Champagne): Oui.

M. Bourbeau: ...et, l'année suivante, on se concentre sur un autre. J'ai même pris l'habitude d'aviser le ministre d'avance que cette année on voulait se concentrer sur un ou deux programmes. Si on devait dire qu'il y a une période égale pour chaque programme, cela nous empêcherait de faire ce travail de cette façon.

M. Lachance: M. le Président, question de règlement.

Le Président (M. Champagne): Oui.

M. Lachance: J'aimerais vous signaler qu'il existe effectivement une tradition en commission parlementaire à l'étude des crédits qui consiste à permettre aux députés, peu importe leur allégeance politique, de pouvoir s'exprimer. Je conçois qu'on doit faire preuve d'attention particulière pour le temps imparti à l'Opposition. Cependant, je n'aimerais pas qu'on se serve d'un chronomètre pour déterminer tant de temps pour l'Opposition, tant de temps pour le parti ministériel. J'espère que cette souplesse qui a toujours existé lors de l'étude des crédits se poursuivra aujourd'hui.

M. Bourbeau: M. le Président, toujours sur la question de règlement, je suis bien pour la souplesse, mais pour autant qu'elle accorde à l'Opposition une période de temps qui est au moins équivalente à celle accordée au gouvernement.

Le Président (M. Champagne): À peu près. D'accord.

M. Bourbeau: J'aimerais même qu'on en ait un peu plus parce que, sans cela, on ne pourra pas poser de questions, si ce sont des discours à n'en plus finir. On n'avancera pas du tout.

Le Président (M. Champagne): Cela va. S'il y a un consensus, c'est bien sûr que, pour chacun des programmes, on aura peut-être du temps inégal. À un moment donné, ce peut être dix minutes et, pour un autre, ce peut être une heure, si on se comprend bien.

Pour la répartition du temps, on va faire en sorte que ce soit à peu près égal, mais on aura également des questions venant

des députés ministériels.

M. Bourbeau: Sauf que ce temps-là, c'est du temps pris sur le temps du gouvernement.

Le Président (M. Champagne): Enfin, on demandera au ministre de répondre un peu plus rapidement, s'il n'a pas d'objection, et ensuite on retiendra le droit de parole du député de Berthier.

Si vous n'avez pas d'objection, M. le député de Deux-Montagnes, vous pouvez commencer la série de vos questions et le ministre y répondra.

M. de Bellefeuille: Merci, M. le Président. La première question, comme le ministre a pu le noter, c'était au sujet des recommandations du comité sur les péages d'autoroutes, à savoir s'il a reçu ses recommandations; sinon, quand les attend-il? S'il les a reçues, quelles sont-elles et quelle suite entend-il y donner?

Le deuxième groupe de questions, c'est au sujet de l'intégration des transports en commun dans la région de Montréal. Je suis député depuis six ans et demi et je me suis employé à susciter le plus d'intérêt possible de la part des conseils municipaux de mon comté à propos des questions de transport en commun. C'est un intérêt qui ne s'est pas éveillé très rapidement, mais l'éveil est en train de se faire. Il y a des rencontres qui sont annoncées ou qui ont même eu lieu. Il y en a eu une, je crois, entre le maire de Laval et certains maires de ce qu'on appelle la rive nord, c'est-à-dire la rive nord de la rivière des Mille Îles. Le président de la Commission de transport de Laval, M. Lachapelle, doit avoir des rencontres avec les conseils municipaux de ma région. Il y a donc un intérêt qui se manifeste et il était grand temps que cela arrive. C'est une heureuse tournure des événements que les conseils municipaux commencent enfin à s'intéresser à ces questions-là du point de vue du développement des transports en commun. Il est très important qu'on ait, dans ce secteur de l'agglomération de Montréal comme dans d'autres secteurs, un intérêt agissant de la part des municipalités, étant donné que cet intérêt commence à se manifester.

Ma question au ministre est la suivante: Où en sommes-nous par rapport à l'intégration et quelle est la prochaine étape; dans quel sens, comme représentants du peuple, devons-nous exercer l'influence que nous pouvons avoir auprès de la population et des conseils municipaux?

Mon troisième groupe de questions, c'est au sujet d'un autre dossier plein de rebondissements, le dossier de Mirabel. Pendant plusieurs années, un grand nombre d'intervenants qui s'intéressaient au dossier

de Mirabel ont cherché à convaincre le gouvernement fédéral de transférer certains vols de Dorval à Mirabel. Il s'agissait principalement des vols intercontinentaux et tout le long et moyen courrier. Selon cette hypothèse qui était soutenue non seulement par un grand nombre d'intervenants, mais aussi par les fonctionnaires du ministère fédéral des Transports, il y a seulement les vols de court courrier, c'est-à-dire Dorval-Toronto, Dorval-Ottawa, Dorval-Québec, qui seraient restés à Dorval. Tout le reste serait passé à Mirabel.

Or, pour un certain nombre de raisons qui sont, je crois, fort valables, le ministre a annoncé - c'était l'année dernière; je ne me souviens pas du moment exact - que le gouvernement du Québec ne jugeait plus opportun de soutenir l'hypothèse du transfert des vols de Dorval à Mirabel. Les principales raisons, le ministre, s'il le veut, pourra les résumer, mais elles ont trait aux coûts que ce transfert aurait entraînés pour certains transporteurs aériens, et non seulement aux coûts, mais aussi à une perte d'efficacité opérationnelle, si je puis dire. Cela aurait compliqué les affaires, cela aurait réglé moins de problèmes qu'on ne l'avait cru auparavant. Mais puisque le gouvernement fédéral aussi s'est prononcé contre le transfert des vols, Mirabel se trouvait en quelque sorte abandonné avec des perspectives de développement fort peu encourageantes. Devant cette situation, les intervenants se sont mis à réclamer du gouvernement fédéral un plan de relance de l'aéroport de Mirabel, certains engagements ont été pris. Les porte-parole du gouvernement fédéral dans ma région ont sûrement pris des engagements fort précis en vue de la relance de l'aéroport de Mirabel.

Ma dernière question au ministre, à propos de ce dossier de Mirabel, est celle-ci: Quelle est maintenant la politique du gouvernement du Québec à propos de la relance de l'aéroport de Mirabel, quels sont les moyens d'action dont il dispose et quelles sont les formes d'appui que nous pouvons lui donner pour créer des conditions dans lesquelles l'aéroport de Mirabel pourra, dans un avenir pas trop lointain, commencer à se développer? Depuis qu'il est ouvert, il n'a jamais réalisé son potentiel. Au cours des années récentes, non seulement il ne s'est pas approché de son potentiel, mais il est plutôt en courbe décroissante. C'est pour cela que la relance s'impose. Voilà, M. le Président, les questions que je voulais poser au ministre.

Le Président (M. Champagne): M. le ministre.

M. Clair: Point par point, M. le Président. D'abord, en ce qui concerne les péages autoroutiers, non, le comité sur cette

question ne m'a pas encore formulé ses recommandations. Le comité s'est dressé un échéancier et s'est fixé un certain nombre d'objectifs, d'études à mener. Il étudie, si ma mémoire est bonne, huit scénarios différents en ce qui concerne toute la question des péages et on s'attend d'avoir les recommandations en septembre ou en octobre.

En ce qui concerne l'intégration tarifaire à Montréal, l'intégration de tout le transport en commun, il y a eu des choses importantes de faites au cours de la dernière année. D'abord, l'intégration des deux lignes de trains de banlieue au réseau de transport en commun de l'île de Montréal. Je pense que ce sont deux pas très importants qui ont été franchis à ce niveau. Quant à toute la question de l'intégration des tarifs entre les trois commissions de transport et leurs filiales, dans deux cas, actuellement, la situation est à peu près la suivante: des négociations ont présentement cours entre la CTL et la ville de Laval, d'une part, et la CTCUM et la communauté urbaine, d'autre part.

(11 h 45)

La situation, en ce qui concerne les municipalités de la rive nord de la rivière des Mille Îles, est à peu près la suivante: actuellement, les services sont déjà intégrés avec le réseau urbain de Laval; son réseau extérieur et son réseau urbain sont intégrés. Là où il y a des discussions actuellement, entre la ville de Laval et la CTL, d'une part, et, d'autre part, les municipalités dites hors territoire, les négociations et les discussions portent non pas sur l'intégration, puisque c'est déjà intégré, mais davantage sur la répartition de la facture du coût du transport en commun puisque nous savons que les municipalités desservies par la CTL, dite CTL banlieue, ne paient pas du tout pour ces services. Un débat s'est élevé sur la question de savoir si ces municipalités qui reçoivent un service devraient payer ou pas leur quote-part du déficit.

C'est évident que, s'il y a un déficit dans l'exploitation du réseau de banlieue de la Commission de transport de Laval, il m'apparaîtrait injuste de laisser la ville de Laval supporter seule le poids de ce déficit pour un service qui est offert à l'extérieur de son territoire; mais, ce sont des discussions qui concernent davantage la ville de Laval, la CTL et les autres municipalités. C'est à ce sujet que des rencontres - si mes informations sont bonnes - ont lieu présentement.

En ce qui concerne la rive sud de Montréal, actuellement aussi, il y a des études qui sont en cours à la CTRSM. On étudie présentement neuf scénarios d'intégration tarifaire entre la CTCUM et la CTRSM. La situation est particulièrement compliquée sur la rive sud, à cause de la

présence de Métropolitain-Sud qui n'est pas intégré au réseau de la CTRSM, de la présence de la CTRSM comme telle dans les sept municipalités soeurs sur la rive sud de Montréal et également de la présence de la CTCUM sur une partie du territoire de Longueuil.

Le scénario, si vous voulez. Dans la mesure où les municipalités de toute la région de Montréal n'ont pas retenu l'hypothèse que nous avons formulée d'une intégration de l'ensemble des tarifs en fonction de la distance, en fonction de zones concentriques à partir du centre de la ville de Montréal, dans la mesure où elles étudient le problème, elles font face exactement aux mêmes difficultés que celles qu'on avait rencontrées dans l'élaboration d'une solution. Elles tentent de trouver une formule miracle. À mon avis, Elles n'en trouveront pas. Cela va devoir être soit quelque chose qui ressemble à une intégration interrégion, c'est-à-dire, à ce moment, uniquement une carte interrégion qui permet de voyager sur tout le territoire des trois commissions avec un titre unique de transport, mais sans qu'il y ait de tarification en fonction de la distance auquel cas cela créerait un problème sérieux aux usagers du Vieux-Longueuil; soit que cela va être une intégration interrégion où, sur la rive sud nécessairement, il va y avoir nécessité d'une tarification par zone. D'ailleurs, la plupart des hypothèses étudiées sur la rive sud portent justement sur une intégration interzonale.

Maintenant, quant aux autres municipalités en dehors de ces trois territoires, j'ai eu l'occasion de rencontrer les représentants des municipalités du corridor de Beauharnois, Chateauguy, Valleyfield, il y a quelques semaines. Nous sommes en train d'étudier avec eux un certain nombre d'hypothèses pour leur permettre justement de bénéficier de tout le programme d'aide financière du ministère des Transports en matière de transport en commun, à la condition qu'ils acceptent les mêmes règles du jeu que les autres municipalités qui sont subventionnées. Je dois rencontrer incessamment, d'ici quelques jours, les représentants des municipalités des corridors de l'est de la CTCUM, à savoir, Repentigny, Joliette, Berthier et tout ce coin.

En ce qui concerne l'aéroport de Mirabel, l'état du dossier, actuellement, ce sur quoi nous faisons surtout porter nos efforts, c'est sur la desserte par autobus de l'aéroport de Mirabel avec le gouvernement fédéral. Nous avons créé un comité conjoint, ministère des Transports du Québec, ministère des Transports du Canada, qui étudie diverses solutions quant à l'amélioration du service de transport en commun entre l'aéroport de Mirabel et la

ville de Montréal et le coeur de l'agglomération. Quant au dossier de Mirabel dans son ensemble, d'abord, je rappelle que le gouvernement du Québec n'a pas juridiction sur les politiques aéroportuaires et aériennes dans ce domaine au Canada; c'est du ressort du gouvernement fédéral. Maintenant, les informations dont nous disposons, c'est qu'effectivement et l'aéroport de Dorval et l'aéroport de Mirabel continuent de s'affaiblir par rapport aux autres aéroports au Canada. Il n'y a pas de solution facile à ce problème, mais une chose est certaine, c'est que les décisions les plus importantes concernent la desserte par des compagnies aériennes internationales d'autres aéroports que celui de Mirabel comme porte d'entrée. Mirabel a été construit dans une optique...

M. Bourbeau: M. le Président...

M. Clair: Rapidement. Je vais terminer.

M. Bourbeau: On est en train de discuter du programme 8, la question du transport aérien. Cela m'est égal, mais on avait coutume de procéder par programme. Si chaque député arrive avec un ensemble de questions qui couvrent tous les programmes, on va passer deux ou trois heures à sauter comme des sauterelles d'un programme à l'autre et, quand on va revenir par la suite aux programmes, il y aura des questions qui auront été posées et d'autres qui ne l'auront pas été. Il me semble qu'on nage en pleine incohérence. On devrait y aller d'une façon plutôt logique en commençant par le programme 1 ou le programme qu'on décidera de voir.

M. Clair: M. le Président, je suis d'accord avec le député de Laporte, sauf que je pense que, s'il a le droit de faire des remarques préliminaires, mes collègues ministériels ont également le droit d'en faire. Je pense qu'immédiatement après...

M. Bourbeau: Ce ne sont pas des remarques préliminaires. Ce sont des questions précises sur des programmes.

M. Clair: Non, Mirabel n'est rattaché à aucun programme particulier...

M. Bourbeau: M. le Président, question de règlement.

M. Clair: ...et je pense, M. le Président, qu'on pourra passer immédiatement après...

M. Bourbeau: Question de règlement, M. le Président.

Le Président (M. Champagne): M. le

député de Laporte.

M. Bourbeau: Je souligne au ministre que ce ne sont pas des remarques préliminaires qu'a faites le député. Le député a posé des questions spécifiques sur des programmes et le ministre s'est livré à un exercice de réponses à des questions précises. Ce n'est pas la même chose que de faire des remarques préliminaires. Je ne sais pas s'il est coutume que chaque député fasse des remarques préliminaires. À ma connaissance, c'était le gouvernement et l'Opposition qui faisaient des remarques préliminaires. Si chaque député fait des remarques préliminaires - on a une possibilité de 16 ou 18 députés à la commission - on passera les huit heures en remarques préliminaires. Encore là, je fais appel à la bonne foi du gouvernement. Nous sommes ici pour essayer de faire une étude du budget, pour avoir des renseignements sur des postes budgétaires et, vraiment, on n'y arrivera pas. Il est déjà rendu midi et on ajourne les travaux à 13 heures.

Le Président (M. Champagne): D'accord. Si vous n'y voyez d'objection, le ministre concluait et, ensuite, il y avait les droits de parole du député de Berthier et du député de Gaspé. Mais, s'il y a consensus autour de cette table, nous allons commencer l'étude des programmes après cela, si vous n'avez pas d'objection.

M. LeMay: M. le Président, je suis prêt à reporter ma question à l'intérieur d'un programme.

Le Président (M. Champagne): À un programme?

M. LeMay: Oui.

Le Président (M. Champagne): D'accord. Cela va. Et peut-être que le député de Berthier ferait la même chose.

M. Houde: Je suis d'accord pour qu'on prenne moins de temps à flâser comme l'a fait tantôt le député de Deux-Montagnes. C'est bien de valeur, mais des discours!

M. de Bellefeuille: Ne ramassez rien. Arrêtez donc vos...

M. Houde: Oui, à votre goût.

Le Président (M. Champagne): Vous concluez, M. le ministre.

M. Clair: Je conclus rapidement sur le dossier de Mirabel pour dire que nous travaillons avec le ministère des Transports du Canada à la partie qui est de notre juridiction, à savoir le transport entre

l'aéroport de Mirabel et Montréal, pour essayer d'améliorer la situation, effectivement. Par ailleurs, le problème numéro un de Montréal, que ce soit à Mirabel ou à Dorval, est relié d'abord et avant tout aux choix qui ont été faits, aux décisions qui ont été prises par le gouvernement fédéral, qui sont contradictoires. On a décidé de construire Mirabel en affirmant une volonté de faire de Mirabel la porte d'entrée du trafic international au Canada et, depuis ce temps, on n'a pas cessé d'octroyer des permis d'atterrissage à des compagnies aériennes vers l'Ouest, que ce soit à Toronto, pour KLM et Air France, que ce soit dans certains cas jusqu'à Edmonton et Calgary.

La solution au problème de Mirabel passe par l'octroi de permis d'atterrissage et, quand bien même on essaierait de trouver quelque aménagement que ce soit en termes de répartition des vols existants, tant qu'il n'y aura pas une volonté du gouvernement fédéral de respecter son engagement initial, l'aéroport de Mirabel va continuer à connaître les difficultés qu'il connaît.

Deuxièmement, on a pris tellement de retard à octroyer le permis à Flying Tigers pour développer le cargo aérien, soi-disant pour permettre à Air Canada de le développer, alors qu'Air Canada ne l'a pas fait, que cela a aussi été, je pense, une deuxième raison des difficultés de Mirabel. Je pense qu'Air France tire aujourd'hui environ 20% de ses revenus du cargo aérien, alors que c'est beaucoup plus faible que cela à Air Canada. On a pris tellement de temps à favoriser le développement de l'activité du cargo aérien à l'aéroport de Mirabel qu'aujourd'hui c'est très difficile de relancer Mirabel sur cette base, même si le ministre fédéral des Transports avait annoncé qu'il y avait des choses qui se feraient à ce titre. Les efforts sont venus beaucoup trop tard. Les décisions ont été prises très tardivement et un peu de façon contradictoire par rapport aux objectifs initiaux.

Le Président (M. Champagne): Merci, M. le ministre.

J'appelle le programme 1. M. le député de Laporte, des questions?

M. Bourbeau: Oui, M. le Président. Sur le budget global, avant de prendre le programme 1 - parce qu'on n'en a même pas parlé encore - une question au ministre préalablement à tout cela. Je vois que Mme Sotiau n'est pas ici. Le ministre a-t-il l'intention de s'assurer de sa présence pour discuter de la question de la Régie de l'assurance automobile?

M. Clair: M. le Président, le député m'embarrasse un peu parce qu'il n'est pas de tradition... D'abord, la Régie de l'assurance

automobile du Québec ne fait pas voter ses crédits; elle n'a aucun crédit qui apparaît aux crédits du ministère, ni aux crédits du gouvernement dans son ensemble. Je me pose la question, mais je ne pense pas qu'il soit de tradition de faire venir en commission parlementaire les présidentes de société d'État ou de régie dont les budgets n'émargent pas aux crédits d'un ministère.

M. Bourbeau: Je comprends, mais je vous soulignerai que, l'an dernier, Mme Sotiau était ici et qu'on l'a interrogée sur la régie. On a passé au moins une bonne demi-heure à l'interroger. Cette année, également, nous aimerions le faire.

M. Clair: Je n'ai pas d'objection à ce qu'on essaie de la contacter pour qu'elle puisse venir m'aider à répondre à des questions, au cas où. Le député ne nous avait pas prévenus de cette demande, cependant. Je ne lui fais pas de reproche, mais, dans la mesure où un organisme public n'a pas de crédits budgétaires à faire approuver par le gouvernement... Pourquoi ne pas faire venir la CTCUM, dans ce cas, la CTRSM...

M. Bourbeau: Effectivement, je n'ai pas prévenu le ministre pour la simple raison que j'ai tenu pour acquis qu'elle serait ici, étant donné qu'elle y était l'an dernier. Je soulignerai qu'au cours de l'année on a transféré à la régie certaines activités du ministère. Évidemment, si le ministère se transforme tranquillement en régie, un jour on n'aura plus rien à étudier ici. Il faudra peut-être aller assister à l'étude du budget de la régie. Il y a le BVA qui a été transféré il y a deux ans. L'an dernier, on a transféré le service de la sécurité routière. Ce sont des choses qui nous intéressent encore. Elles disparaissent du budget, mais elles nous intéressent toujours. Ce serait très intéressant si on pouvait avoir l'occasion dès ce soir, peut-être au début de la soirée, de poser quelques questions au ministre, qui jugerait peut-être bon de s'assurer de la présence de Mme Sotiau.

M. Clair: D'accord.

Le Président (M. Champagne): Pour enlever toute ambiguïté sur une question d'information, vous savez qu'on siège jusqu'à 13 heures; ensuite, selon un avis de la Chambre, ce sera de 15 heures jusqu'à 18 heures...

M. Bourbeau: La période des questions est à 15 heures.

Le Président (M. Champagne): 14 heures plutôt?

M. Clair: 16 heures, après la période des questions.

Le Président (M. Champagne): Après la période des questions. Ensuite, ce soir, nous siégeons de 20 heures à 22 heures. La séance qui avait été prévue pour demain a été annulée.

M. Bourbeau: M. le Président, je vous signale que nous avons une enveloppe de huit heures.

Le Président (M. Champagne): Oui.

M. Bourbeau: Alors, selon mon expérience, la période des questions ne se terminera vraisemblablement pas avant 16 h 30, avec tout ce qui s'ensuit. Pour avoir huit heures pour étudier les crédits, on devra nécessairement dépasser 22 heures ce soir, parce que cela ne totalisera pas huit heures.

Le Président (M. Champagne): On calculera le temps. Il n'en dépend que de vous pour la période des questions.

M. Bourbeau: De moi, oui!

Le Président (M. Champagne): M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Le budget global du ministère des Transports n'augmente cette année que de 2,4% ou de 37 600 000 \$. Les programmes qui voient leurs crédits diminuer sont, par ordre d'importance, le programme 7, Transports maritime et aérien, qui diminue de 10%; le programme 6, Commission des transports du Québec, qui diminue de 9%; le programme 5, Gestion interne et soutien, qui diminue de 3,1%; le programme 8, Transport aérien gouvernemental, de 1,7%; le programme 2, Contrôle des lois et règlements de transport, qui diminue de 0,7% et le programme 4, Conservation du réseau routier, de 0,1%. Donc, les seuls programmes dont les crédits augmentent sont le programme 9, Transport scolaire, de 6,5% et le programme 1, Systèmes de transports terrestres, de 6,1%, ainsi que le programme 3, Construction du réseau routier, de 1,7%.

Dans la répartition des dépenses par supercatégorie, on remarque que les dépenses de capital diminuent de 1,2%, alors que les dépenses de transfert augmentent de 11%. Le ministère des Transports, par ailleurs, semble perdre du terrain, par rapport au budget global du gouvernement. Depuis 1977, sa proportion dans le budget total est passée de 10,2% à 6,6%. Je ne sais pas ce qui justifie cette diminution de l'importance relative du ministère des Transports par rapport à l'ensemble du budget du gouvernement. Je ne sais pas si le ministre des Transports ne plaide pas assez bien sa cause auprès du

ministre des Finances, mais cette année, toutefois, il y a une très légère remontée. On remarque qu'en 1976-1977 le budget des Transports était de 10,2% par rapport au budget global. C'est passé, dans les années qui suivent, à 9,2%, 8,5%, 8,3%, 7,4% en 1980-1981; 6,7%, 6,4%, l'an dernier, et 6,6% cette année. Je le fais simplement pour qu'on puisse bien comprendre où se situe le budget par rapport au budget total. (12 heures)

En ce qui concerne le nombre d'employés, il y a des employés permanents et des employés occasionnels. Il semble y avoir une certaine difficulté d'interprétation des chiffres et j'aimerais avoir certaines explications. Dans le cahier des crédits, on nous dit que le total des employés permanents et occasionnels pour l'année dernière était de 12 268; pour l'année courante, ce serait 11 658. Le ministère nous a remis un cahier donnant la ventilation de ces postes et on retrouve ce chiffre de 11 658 pour l'année qui vient. Or, le même volume qu'on nous avait remis pour l'année dernière indiquait que le total de l'effectif du ministère, sans le programme 6, donc avec la même méthode de comparaison que cette année, était de 11 494, alors que, dans le cahier des crédits, pour l'an dernier, on nous donne 12 268, ce qui fait une différence assez importante.

M. Clair: À ce qu'on me dit, cela s'explique essentiellement par l'intégration de l'Office des autoroutes au ministère des Transports. Auparavant, ce personnel était celui de l'Office des autoroutes, alors que, maintenant, il est considéré comme du personnel du ministère des Transports. Il y avait 512 personnes.

M. Bourbeau: Cela ne justifie pas la différence parce que, l'an dernier, on nous donnait 11 494 comme effectif en début d'année; si vous ajoutez les 594, cela fait 12 000, alors que, dans le livre des crédits, pour l'an dernier, on nous donne 12 268. Je ne comprends pas.

M. Clair: C'est probablement dû aussi à la variation du nombre des occasionnels. Vous vous souvenez qu'il y a eu un programme de création d'emplois occasionnels dans certains ministères susceptibles d'embaucher des occasionnels. Aussi, au cours de l'été dernier, il y a eu un certain nombre d'occasionnels additionnels qui ont été ajoutés à l'effectif prévu au ministère des Transports; il me semble que c'était environ 300 employés occasionnels qui se sont ajoutés à ce qui était prévu initialement. Il me semble que c'étaient des fonds qui provenaient du ministère de la Main-d'Oeuvre et de la Sécurité du revenu. C'est une activité qui a été menée dans plusieurs ministères: au

ministère de l'Environnement, au ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche et au ministère des Transports; vous vous souvenez des programmes de création d'emplois. Si on additionne le personnel de l'Office des autoroutes, plus une variation du nombre des employés occasionnels, je pense que cela nous permet de concilier les chiffres.

M. Bourbeau: Étant donné qu'on calcule les occasionnels-année comme des employés...

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: ...il n'y a donc pas eu de diminution du nombre d'employés du ministère. Si on calcule les 300 occasionnels dont vous parlez, cela a été un effectif plus important que ce qu'on nous présente aujourd'hui.

M. Clair: Vous cherchez à relier 11 494 à 12 268?

M. Bourbeau: Oui.

M. Clair: Si vous voulez faire la conciliation, il faudrait ajouter les 512 employés de l'Office des autoroutes, plus - je n'ai pas le chiffre précis avec moi en personnes-années - un certain nombre d'occasionnels qui a varié par rapport aux prévisions initiales. Je ne me souviens pas combien il y avait de personnes-année occasionnelles prévues initialement l'an dernier, mais le nombre total a été effectivement de 3070. On voit cette année une prévision de 2623; c'est évident que les employés occasionnels qui ont été embauchés, si on les transforme, si vous voulez, en personnes-année, viennent gonfler la base de 11 494, plus les 512 de l'office, plus probablement 200 ou 300 personnes-année occasionnelles d'ajoutées. Cela vient expliquer les 12 268.

M. Bourbeau: Est-ce que la réduction de l'effectif sera poursuivie? Si oui, est-ce qu'on pourra maintenir le même taux d'activités et de services avec un effectif moindre?

M. Clair: M. le Président, c'est évident que le ministère des Transports suit, au même titre que les autres ministères, la politique de contraction du personnel dans la fonction publique. À ce point de vue, c'est normal que les chiffres soient plus impressionnants au ministère des Transports puisqu'avec le ministère de la Justice et le ministère du Revenu, ce sont de gros ministères en termes d'effectifs. C'est évident que le ministère des Transports va continuer d'aller dans le sens de la politique générale du gouvernement à cet effet en

s'assurant, par ailleurs, que non seulement on maintient les services, mais qu'on diversifie, justement, l'activité du ministère des Transports et qu'on est en mesure de répondre à des besoins nouveaux. Dans ce sens, je pense qu'avec les 11 000 ou 12 000 personnes qui travaillent au ministère des Transports on peut effectivement mener de pair une opération de resserrement de l'effectif, d'amélioration du service au public et de diversification des activités du ministère des Transports.

Quand le député met en relief, comme il le faisait tantôt, la place qu'occupe le budget du ministère des Transports par rapport à l'ensemble du budget du gouvernement du Québec, je pense qu'on peut redresser ces chiffres de façon assez facile et évidente. D'abord, le transfert d'un certain nombre d'activités reliées à l'immatriculation des véhicules automobiles et à la sécurité routière, la fusion du BVA avec la Régie de l'assurance automobile du Québec sont venus diminuer de 1300 l'effectif du ministère des Transports. L'Office des autoroutes a été fusionné, mais avec un effectif beaucoup moins important que la Régie de l'assurance automobile et le Bureau des véhicules automobiles.

Par ailleurs, en matière d'initiatives dans le domaine des transports, si on construisait le métro souterrain, si on se payait budgétairement des autobus défrayés à 75% par le gouvernement, le budget du ministère des Transports serait gonflé par rapport à ce qu'il est présentement et probablement qu'il occuperait une place encore plus importante que celle qu'il occupait à ce moment-là. Je pense que ce n'est pas juste en termes de crédits budgétaires qu'on peut mesurer l'importance relative du ministère des Transports en termes d'activités économiques et d'orientation; il faut regarder l'ensemble des initiatives. Dans ce sens, je pense que, si on additionne la contribution au service de la dette des autobus défrayés à 75% par le gouvernement, du métro souterrain, etc., on est en mesure d'avoir une plus juste perspective de la situation.

M. Bourbeau: Toujours concernant l'effectif, en comparant la répartition de l'effectif de cette année avec celle de l'an dernier, celle de mars 1983 et celle de février 1982, on remarque que toutes les régions ont vu leur part diminuer, sauf la région 06 qui comprend Drummondville, le sud de Montréal, Montréal et le nord de Montréal, et en particulier la région 06-3, qui est Montréal, où le personnel permanent augmente de 189 personnes ou de 20,8%. Quelle est la raison de cette augmentation du personnel permanent dans la région de Montréal aux dépens des autres régions et plus particulièrement à Montréal?

M. Clair: J'imagine, M. le Président, que c'est relié, justement, à l'intégration de l'Office des autoroutes au ministère des Transports.

M. Bourbeau: Vous imaginez ou si c'est la raison?

M. Clair: Il n'y a pas eu de programme, si on veut, visant à favoriser l'augmentation du personnel dans une région par rapport à une autre. Le personnel est alloué en fonction des besoins qui existent dans les différentes régions. Je dois vous dire que je n'ai pas avec moi la comparaison par région du personnel d'une année par rapport à l'autre. J'imagine que c'est surtout relié à l'intégration de l'Office des autoroutes.

M. Bourbeau: Je ne peux pas avoir une réponse positive?

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Est-ce que vous imaginez ou si c'est ça?

M. Clair: Je ne vois pas d'autre raison que celle-là, que ce soit dû à l'intégration de l'Office des autoroutes, puisqu'il n'y a eu aucune directive quant à l'augmentation du personnel dans quelque région que ce soit. Le personnel est alloué en fonction de la réponse aux besoins. Point, à la ligne.

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre est assez satisfait de sa connaissance du dossier pour donner une réponse positive ou s'il veut se réserver le loisir de nous confirmer cela plus tard?

M. Clair: Je pourrai donner une confirmation. Je vais examiner cela plus en détail et je pourrai vous fournir une réponse plus détaillée. Je pense que c'est plus de la nature de questions au feuilleton. Si vous voulez avoir la répartition des effectifs dans ces régions, on pourra vous la transmettre par écrit.

M. Bourbeau: Cela me paraît une question tout à fait logique à poser ici.

M. Clair: Je ne vous blâme pas. C'est pertinent, mais je n'ai pas le renseignement avec moi.

M. Bourbeau: Cela m'étonne. On remarque que, dans la liste des contrats de 25 000 \$ ou moins, sept contrats ont été octroyés à des individus pour un montant total de 34 400 \$, pour des projets intitulés Recherche et développement en transport au Québec. Quelle est la nature exacte de ces projets?

M. Clair: Comme j'ai eu l'occasion de l'indiquer tantôt dans mon allocution d'ouverture, M. le Président, en décembre 1981, en suivi de la politique scientifique du gouvernement du Québec, nous avons donné mandat à un groupe de nous produire un rapport de conjoncture sur l'état de la recherche et du développement dans le domaine des transports. Ce groupe a, à toutes fins utiles, complété son travail et toutes les personnes en cause ont été embauchées pour faire le point sur l'état de la recherche et du développement. Ce sont donc tous des agents de recherche.

Voici la façon dont on a fonctionné pour préparer ce rapport de conjoncture. Il y a eu des bénévoles provenant de la CTCUM, de BG Checo, de Bombardier, de tout le milieu des transports du Québec qui, si vous voulez, supervisaient le travail qui était fait, mais le groupe avait besoin, comme c'est normal, d'agents de recherche et toutes ces personnes ont travaillé comme agents de recherche pour le groupe de travail.

M. Bourbeau: Ces individus ont eu un contrat collectif et individuel. Tous ont été engagés à la même date, enfin, le contrat est daté du 26 juillet 1982, et les montants étaient, je pense, d'environ 4900 \$ par individu, sauf deux qui avaient 4950 \$. Qui sont ces gens-là? Est-ce que ce sont des étudiants? Comment ont-ils été choisis? Est-ce qu'il y a eu des appels d'offres ou des propositions? Le ministre sait-il de quelle allégeance politique ils sont?

M. Clair: Non, je n'en ai pas la moindre idée, M. le Président. Ce sont essentiellement des personnes qui ont été choisies pour leur compétence à mener des travaux de recherche comme ceux-là. Le groupe a travaillé en collaboration avec l'Université de Montréal et ces gens-là nous ont été suggérés comme étant des personnes pouvant faire le travail. Ce sont essentiellement des étudiants en maîtrise dans certains cas; dans d'autres cas, ce sont des professeurs d'université. Je ne sais pas si vous pourriez me les nommer un par un.

M. Bourbeau: On a la liste au cahier. On a les noms.

M. Clair: M. Marc Gaudry et M. Jean Granger sont des professeurs de l'Université de Montréal, reliés au centre de recherche des transports. Ce sont eux, je pense, qui ont fait les recommandations pour choisir les personnes susceptibles d'agir comme agents de recherche et de donner des résultats qui vont vous impressionner. Quand vous allez prendre connaissance du rapport de conjoncture, vous allez voir, pour les petits montants qui ont été investis, la qualité du travail effectué par des bénévoles. C'est M.

Ernst, le président de BG Checo, qui présidait le groupe de travail. Vous allez être agréablement surpris, je pense, comme je l'ai été, de la qualité du travail qui a été effectué surtout quand on regarde ce que cela nous a coûté. Je trouve que c'est un travail exceptionnel. J'ai hâte de le rendre public. D'ailleurs, ce devrait être rendu public le 29 mai...

Une voix: Le 20 mai.

M. Clair: Le 20 mai, au Salon de la science et de la technologie.

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre pourrait s'engager à faire parvenir une copie du rapport à l'Opposition?

M. Clair: Certainement. On va le rendre public. Cela me fera plaisir de le déposer à l'Assemblée nationale, d'ailleurs.

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre pourrait également déposer copie des lettres-contrats d'engagement de ces individus? (12 h 15)

M. Clair: Certainement, aucun problème. On pourra vous les faire parvenir. Je tiens à dire que le ministre n'a été associé d'aucune façon au choix de ces personnes, dans le sens que ce ne sont pas des choix politiques, en aucune façon. Ce sont des gens qui ont été choisis pour leur compétence et sur la recommandation tant du groupe de travail lui-même que des deux professeurs en cause, M. Gaudry et M. Granger, qui connaissaient le milieu. Ce ne sont sûrement pas des choix politiques.

M. Bourbeau: Je comprends que le ministre tienne à prendre ses distances vis-à-vis de cette décision.

M. Clair: Non, je ne tiens pas à prendre mes distances, au contraire. Je le dis, je suis très heureux du travail qui a été fait. C'est un travail impressionnant, qui n'a pas coûté cher et qui va donner au gouvernement du Québec et à tous ceux que la question intéresse un rapport très intéressant.

M. Bourbeau: La publicité, M. le Président. L'évaluation des coûts de la publicité institutionnelle du ministère, en 1983-1984, démontre une augmentation de 54%, soit de 10 537 \$. Comment peut-on justifier une telle augmentation à cet élément alors qu'on connaît des diminutions de budget importantes dans plusieurs programmes?

M. Clair: Si le député veut présenter cela en termes d'augmentation par pourcentage, il peut bien essayer de

démontrer ce qu'il voudra, mais il n'ira pas très loin avec cela. Les crédits alloués à la publicité au ministère des Transports sont quand même modestes par rapport au rôle du ministère des Transports dans l'ensemble de l'activité gouvernementale. Essentiellement, l'augmentation des budgets de publicité provient de deux événements: d'abord, toute la question de la réforme du transport en commun dans la région de Montréal. Si c'était à refaire, je ferais exactement la même chose et j'en ferais peut-être même plus. Essayer d'informer le grand public sur l'existence d'une proposition de restructuration du cadre institutionnel et financier du transport en commun à Montréal, cela nous a permis de tenir au-delà de 100 réunions publiques de toutes sortes, avec des maires, avec des citoyens, pour faire évoluer le débat sur la question du transport en commun, pour faire évoluer les mentalités, comme le disait tantôt mon collègue, le député de Deux-Montagnes. L'augmentation provient en grande partie de cela.

D'autre part, pour l'opération de remise en état, si je peux employer l'expression, de la ligne A-11 à Montréal, la campagne d'information a coûté très cher. Cela a coûté très cher, entendons-nous, pour atteindre l'objectif de favoriser la participation du plus grand nombre de propriétaires de permis de taxi; il fallait les informer. Quand on sait ce que ça coûte aujourd'hui d'envoyer un dépliant par la poste, cela a coûté un montant de 50 000 \$. Uniquement ces deux éléments expliquent en grande partie l'augmentation du budget en matière de publicité. Je ne vois vraiment pas ce que le député pourrait monter en épingle là-dessus.

M. Bourbeau: J'aimerais poser une question. Je ne vois pas pourquoi le ministre cherche à se défendre.

M. Clair: Vous avez souligné une augmentation de 50% ou de je ne sais plus trop quel pourcentage.

M. Bourbeau: Oui, mais ce n'était pas fait d'une façon dérogatoire. Si le ministre peut le justifier, on n'a pas d'objection. Il ne faudrait pas que le ministre s'offusque à chaque question posée.

M. Clair: Non, mais, étant donné que les informations que je viens de donner se trouvaient toutes au cahier qu'on a distribué à tous les membres de la commission, je ne comprenais pas très bien le sens de cette question qui ne pouvait qu'être...

M. Bourbeau: Le ministre a parfaitement répondu à la question et l'Opposition se déclare très satisfaite de la

réponse.

M. Clair: Parfait, sauf que la réponse était dans le cahier.

M. Bourbeau: Je ne suis pas d'accord pour dire que la réponse était dans le cahier. Je pense que le ministre nous a éclairés davantage.

Je serais prêt à passer au programme 1. Mes questions d'ordre général sur le budget sont terminées, à moins que d'autres n'en aient.

Le Président (M. Champagne): Y a-t-il d'autres questions? J'appelle le programme 1. Allons-y!

Systèmes de transports terrestres

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre veut faire un discours d'introduction?

M. Clair: Non, je n'ai rien de particulier à dire sur cela.

M. Bourbeau: Le ministre avait l'habitude de lire les quatre lignes en haut du programme.

M. Clair: Je veux simplement dire que ce programme vise à connaître, améliorer et coordonner les systèmes de transport et à apporter une aide financière aux services de transport en commun.

M. Bourbeau: Je voulais entendre le ministre le dire. On est toujours au programme 1. Les crédits de ce programme, Systèmes de transports terrestres, augmentent de 21 300 000 \$ sur l'an dernier ou de 6,1%. Cependant, cette augmentation totale n'est due qu'à l'élément 2, le transport des personnes, puisque les deux autres éléments, soit inventaires et recherches, l'élément 1, et le troisième élément, le transport des marchandises, ont vu leurs crédits diminuer. Dans les supercatégories du programme 1, on remarque que les dépenses de fonctionnement autres que le personnel augmentent de 37,9%, soit 3 400 000 \$, et c'est surtout attribuable au poste des services, qui augmente de 39,5% ou de 3 400 000 \$, évidemment. D'autre part, cette augmentation est due à l'élément 2, transport des personnes, qui voit une augmentation de 46,4%, soit 3 300 000 \$. En ce qui concerne les dépenses de capital, elles diminuent de 97,4%, soit de 5 500 000 \$. À toutes fins utiles, c'est disparu et c'est attribuable au fait qu'il n'apparaît plus aucune dépense au poste des immobilisations, alors qu'il y avait un montant de 5,6% l'an dernier.

Les questions que je voudrais poser au ministre sont les suivantes: Les dépenses de capital du programme 1 diminuent de façon

dramatique, elles sont, à toutes fins utiles, effacées. Cela semble attribuable à la disparition du poste immobilisations, où on avait l'an dernier un montant de 5 600 000 \$. Est-ce bien la cause de cette diminution et comment expliquez-vous la disparition de ce poste?

M. Clair: Effectivement, c'est que les dépenses d'immobilisations du COTREM apparaissent en 1982-1983 à la catégorie 9, immobilisations, pour un montant de 5 000 000 \$, alors qu'en 1983-1984 ces dépenses apparaissent à la catégorie 10, transfert, pour un montant de 10 300 000 \$, soit effectivement la modernisation de la ligne du CP-Rigaud.

M. Bourbeau: Les 5 500 000 \$ de l'an dernier...

M. Clair: ...étaient à la catégorie 9, immobilisations, alors que, cette année, on les retrouve à la catégorie 10, transfert.

M. Bourbeau: Est-ce que c'était pour les mêmes fins que cette année, les 5 500 000 \$?

M. Clair: Oui, c'étaient essentiellement des dépenses de capital.

M. Bourbeau: Pour le renouvellement, pour les trains de banlieue?

M. Clair: Oui. L'an dernier, c'était surtout toute la question du CN-Deux-Montagnes, soit des dépenses sur le matériel roulant et il y en avait une partie sur CP-Rigaud. Maintenant, cette année, c'est davantage consacré à l'acquisition du matériel roulant du CP. Non? À la réparation des gares et du matériel roulant de la ligne du CP-Rigaud. Si vous voulez une ventilation...

M. Bourbeau: Est-ce qu'il n'y a pas des subventions du gouvernement fédéral là-dedans?

M. Clair: Oui, effectivement, il y a une entente fédérale-provinciale sur cette question. Maintenant, en termes de présentation budgétaire, vu que c'est dépensé budgétairement par le gouvernement du Québec, par le ministère des Transports du Québec, les montants alloués par le gouvernement fédéral doivent passer à la dépense, doivent être approuvés parce qu'il s'agit d'investissements par le ministère des Transports du Québec. Il y a une contribution de 80% du gouvernement fédéral sur ces travaux.

M. Bourbeau: Donc, les 10 000 000 \$ dont il est question sont subventionnés à 80%

par le gouvernement fédéral. Vous montrez la dépense au ministère des Transports. Les 10 000 000 \$ sont reçus par le ministère des Finances, je présume?

M. Clair: Pas les 10 000 000 \$.

M. Bourbeau: Les 8 000 000 \$.

M. Clair: Les 8 000 000 \$. C'est cela. Je ne sais pas si c'est adressé au ministère des Transports. C'est sûr que c'est versé au fonds consolidé.

M. Bourbeau: Sur la question des services, pourquoi les crédits de services augmentent-ils autant et qu'y a-t-il là-dedans?

M. Clair: L'augmentation des crédits à la catégorie services est attribuable à l'augmentation du budget alloué au COTREM pour des plans et études que fait ou doit faire effectuer cet organisme. En termes d'administration, il y a 500 000 \$ pour les études sur la rive sud, et, pour l'éventuel carrefour des transports à Montréal, il y a un montant de 500 000 \$ de prévu. Pour un certain nombre de petites études visant à l'utilisation maximale à court et à moyen terme des moyens de transport, il y a 4 450 000 \$ de prévus. Pour le métro de surface, 5 400 000 \$ sont prévus. Pour tout le dossier de la rationalisation tarifaire et le cadre institutionnel financier, un budget de 1 100 000 \$ est prévu. Pour le service de l'informatique, 592 000 \$. Pour les trains de banlieue, 1 058 000 \$, ce qui donne un total de 9 648 000 \$. C'est donc un ajout de 2 693 000 \$ par rapport au budget de l'an dernier qui s'explique comme je viens de le faire.

M. Bourbeau: Si je comprends bien, la majorité des contrats de service a trait aux activités du COTREM. Est-ce exact?

M. Clair: C'est cela.

Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM)

M. Bourbeau: Cela nous ramène à la question du COTREM, mais c'est peut-être à l'élément 2 qu'on devrait en parler. On peut peut-être en parler tout de suite. Vous nous avez fait parvenir certains documents relatifs au budget du COTREM et là, on vient à peine d'amorcer l'étude du programme 1 qu'à deux reprises vous m'avez donné comme explication à des questions les budgets du COTREM. Le COTREM, en soi, quel est son budget total, global, d'immobilisations, de fonctionnement, etc? Existe-t-il un budget pour le COTREM comme tel?

M. Clair: Non, M. le Président. Le budget du COTREM est inclus dans les différents éléments de programmes du ministère des Transports. Il n'y a pas un budget séparé qui est approuvé pour le COTREM dans les crédits du ministère. Il n'y a pas un programme 10, si vous voulez, intitulé COTREM pour la simple raison que, dans le fond, c'est relié au rôle que joue actuellement le COTREM. Le COTREM est, en même temps, un instrument du ministère des Transports. Il a développé une expertise, une connaissance et une capacité de mener des études en matière de transport en commun qui sont au bénéfice, qui sont utiles autant au gouvernement ou au ministère des Transports qu'aux municipalités. La fonction consultation, organisme consultatif ou conseil du COTREM est une dimension, à savoir des réunions avec les P.-D.G. des commissions de transport et tout le rôle d'animation du COTREM. D'autre part, transitent par le COTREM ou sont supervisées ou menées par le COTREM un certain nombre d'études et de dépenses d'immobilisations qui, dans le fond, font partie des activités du ministère des Transports.

C'est évident que tôt ou tard il va falloir, je pense, trancher la question, à savoir si on maintient cette structure d'intervention ou s'il n'y a pas avantage, comme on est en train de l'étudier présentement, à réorganiser notre organisme au ministère des Transports afin que le COTREM, instrument d'intervention du ministère des Transports, réintègre le ministère purement et simplement. Parce que ce sont des études qui, normalement, pourraient être menées par le ministère des Transports. Et, il faudra voir comment on dispose de toute la question de l'organisation institutionnelle du transport en commun, du rôle consultatif.

M. Bourbeau: Je présume que, chaque année, le président du COTREM doit faire valoir au ministre quelles sont ses prévisions budgétaires pour l'année qui vient. Le ministre est-il en mesure de nous dire quel est le budget global ou quelles sont les sommes d'argent totales dépensées par le ministère pour les activités du COTREM, à tous égards?

M. Clair: Oui. Ce sont 19 939 000 \$. Là-dessus, si on le prend par catégories de dépenses, en termes de fonctionnement et de personnel, les traitements, salaires et allocations à la sous-catégorie 1, il y a 339 000 \$. Les autres rémunérations, il y a 5000 \$, ce qui donne un total de 344 000 \$ pour le budget du COTREM, à savoir le fonctionnement et le personnel, en regard d'un budget total de la direction du transport des personnes de 1 070 000 \$ à ce chapitre. En ce qui concerne le fonctionnement et les

autres dépenses de fonctionnement, à savoir, principalement, justement, toute la question des services, des études, etc., il y a un budget total de 9 294 000 \$, ce qui inclut tout ce que j'ai énuméré tantôt, à savoir toutes les études qui sont menées par le COTREM, le dossier du métro de surface, les trains de banlieue, etc. Il y a également, comme je l'ai indiqué tantôt, ce qui apparaissait à la catégorie immobilisations l'an dernier, la catégorie transfert, 10 300 000 \$ pour des immobilisations sur la ligne du CP.
(12 h 30)

Si je résume, 344 000 \$ pour le fonctionnement, le personnel du COTREM; 9 000 000 \$ pour toutes les autres dépenses de fonctionnement, à savoir les études qui sont menées présentement, et au transfert 10 300 000 \$. À proprement parler, il n'y a pas de programme pour le COTREM dans les crédits du ministère des Transports.

M. Bourbeau: À l'élément 1, inventaires et recherches, les crédits diminuent de 549 000 \$ cette année ou de 7,3%. Cette diminution ne semble attribuable qu'aux dépenses de fonctionnement et du personnel, puisque les autres catégories et super-catégories voient leurs crédits augmentés. Il y a également 200 000 \$ de crédits périmés à l'élément 1. Quelle est la justification de ces crédits périmés? A-t-on fait moins de recherches que prévu? Pour quelle raison?

M. Clair: Qu'utilisez-vous comme document de travail? Celui-ci?

M. Bourbeau: Le document du budget.

M. Clair: Voulez-vous poser à nouveau votre question?

M. Bourbeau: Quelle est la raison des crédits périmés de 200 000 \$? Est-ce parce qu'on fait moins de recherches que prévu?

M. Clair: Où voyez-vous cela? Je ne vois pas cela.

M. Bourbeau: Dans le cahier que vous nous avez fait parvenir.

M. Clair: À quelle page?

M. Bourbeau: C'est la dernière section, vous avez une section pour les crédits périmés. Systèmes de transports terrestres, inventaires et recherches, 200 000 \$ de crédits périmés au cours de l'année dernière.

M. Clair: Cela tient principalement à des enquêtes origine-destination qui ne se sont pas réalisées. On en avait prévu un certain nombre. Chaque année, le ministère fait un certain nombre d'études, d'enquêtes

origine-destination. C'est principalement la raison pour laquelle il y a eu des crédits périmés à cet endroit.

M. Bourbeau: Est-ce que cela a trait à l'enquête origine-destination qui est en cours actuellement à Montréal, ou qui se termine, ou qui est terminée?

M. Clair: Non, ce n'est pas la même chose.

M. Bourbeau: Le ministère ne contribue pas à cela du tout.

M. Clair: On donne 50 000 \$ directement, mais ce sont surtout des services à même les quelque 9 000 000 \$ auxquels on contribue auprès de la CTCUM pour l'aider à planifier son enquête.

Ce sont surtout des enquêtes origine-destination qui sont menées sur l'ensemble du réseau afin de prendre, encore une fois, les meilleures décisions possible. Sur le réseau routier comme tel, on mène ici au ministère des enquêtes origine-destination. Il y a eu 200 000 \$ qui avaient été budgétisés et qui n'ont pas été dépensés.

M. Bourbeau: Si on passe à l'élément 2, c'est le seul dont les crédits augmentent, soit 6,4%, ou 22 000 000 \$. Soulignons qu'il y a 97,5% du total des crédits du programme 1 qui se situent à cet élément 2. En décortiquant l'augmentation, on voit que les catégories responsables sont les suivantes: les traitements, qui augmentent de 34%, les communications de 8,1%, les services de 46,4% et le transfert, de 7,3%. Qu'est-ce qui justifie de telles augmentations aux traitements et aux services?

M. Clair: En ce qui concerne la catégorie services, j'ai donné l'explication tantôt et, en ce qui concerne la catégorie traitements, ce qu'on m'indique, c'est afin de réaligner les prévisions de traitements par rapport aux besoins réels. Il y avait eu une sous-budgétisation, semble-t-il, l'année dernière à ce poste et, plutôt que de fonctionner par virement, on a procédé purement et simplement à un redressement de la budgétisation pour ce poste. Ce n'est pas dû à l'embauche de personnel additionnel ou à un développement particulier dans ce secteur; c'est dû au fait qu'il y avait eu une sous-budgétisation et que cela a été réaligné afin de répondre aux vrais besoins.

M. Bourbeau: Comment peut-on procéder à une sous-budgétisation dans un domaine où on connaît le nombre d'employés? Est-ce que c'était une erreur de calcul l'an dernier ou quoi?

M. Clair: Ce qu'on m'indique, c'est

qu'il y a eu une diminution équivalente du programme 1.1 et une augmentation au programme 1.2 afin d'affecter les crédits conformément à ce qui existe.

M. Bourbeau: Donc, vous voulez dire que c'est du personnel qui est passé de l'élément 1 à l'élément 2.

M. Clair: C'est cela.

M. Bourbeau: Vous êtes sûr?

M. Clair: Oui, oui, c'est exactement cela.

M. Bourbeau: Dans les dépenses de transfert, les subventions au fonctionnement des organismes publics de transport augmentent de 23%, soit 38 000 000 \$, et sont attribuables aux diverses formules de subventions du gouvernement: la subvention de 90% sur les revenus et tarifs réduits de 1983 et ce, surtout à la CTCUM; l'intégration tarifaire et interzonale augmente de 10 700 000 \$; les subventions aux immobilisations des organismes publics de transport augmentent de 16 400 000 \$; encore une fois, cette augmentation est largement attribuable à la Commission de transport de la CUM. Dans le cas des subventions aux immobilisations pour les équipements régionaux, elles ont diminué de 7 400 000 \$. Cette catégorie ne concerne que la région de Montréal puisqu'elle comprend le métro initial, le prolongement du métro souterrain et de métro de surface. Il faut surtout signaler que les subventions au prolongement du métro souterrain passent de 90 500 000 \$ à 55 200 000 \$ et les subventions au métro de surface de 0 \$ à 28 100 000 \$.

Les questions que je voudrais poser sont les suivantes: Les subventions sur les revenus à la CTCUM augmentent de façon considérable; ces prévisions de revenus sont tellement supérieures à 1982-1983 à quoi cela est-il dû?

M. Clair: Je ne comprends pas le sens de votre question; je ne vois pas à quoi cela correspond.

M. Bourbeau: Si vous subventionnez les revenus...

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: ...et qu'il y a une augmentation de la subvention, c'est donc que vous estimez qu'il y aura une augmentation des revenus à la CTCUM, me semble-t-il, toujours.

M. Clair: Posez-moi votre question; je ne comprends pas le chiffre que vous citez

de 28 000 000 \$ pour le métro de surface.

M. Bourbeau: Écoutez, un instant!

M. Clair: Non, mais je vous le demande; honnêtement, je ne comprends pas.

M. Bourbeau: Je vous ai donné des énoncés; je vous pose des questions précises. On reviendra tantôt au métro de surface. Je vous pose une question...

M. Clair: Je veux juste comprendre la question que vous posez.

M. Bourbeau: La question, c'est que vous subventionnez les commissions de transport sur les revenus.

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Or, à l'égard de la CTCUM, il semble que vous prévoyez des subventions additionnelles importantes.

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: C'est donc que vous estimez que les revenus de la CTCUM seront plus importants que l'an dernier.

M. Clair: Il y a deux choses là-dessus. D'abord, il y a eu des perturbations dans le fonctionnement du transport en commun l'année dernière, alors qu'on ne les prévoit pas cette année; d'autre part, je pense que c'est public que la CTCUM a augmenté ses tarifs de 6% le 1er janvier dernier et comme on ne prévoit pas de problème - on ne budgétise pas, en tout cas, les problèmes de fonctionnement à la CTCUM - on présume que l'achalandage continuera effectivement d'augmenter. Il y a une augmentation de tarif de 6% qui a été annoncée en janvier dernier; on doit donc budgétiser en conséquence, c'est évident. Je pense qu'à peu près toutes les commissions de transport ont procédé à des augmentations de tarifs sur tout le territoire du Québec. C'est évident, puisque l'on subventionne les revenus, que la contribution du ministère augmente.

M. Bourbeau: Si je comprends bien les réponses du ministre c'est parce que les commissions de transport augmentent leurs revenus en fonction de l'augmentation de tarifs pour l'année qui vient.

M. Clair: C'est exact.

M. Bourbeau: Les subventions aux immobilisations des organismes de transport public. La CTCUM ramasse encore la part du lion; elle augmente de 14 900 000 \$. Qu'est-ce qu'on retrouve là-dedans et quelle est la justification d'une telle augmentation? Est-ce

pour les trains de banlieue?

M. Clair: Les subventions aux immobilisations?

M. Bourbeau: Oui, des organismes publics de transport.

M. Clair: Les dépenses d'immobilisations, sur la ligne des trains de banlieue sont inscrites au budget du ministère des Transports et non à la CTCUM. C'est relié à l'acquisition de nouveaux autobus par la CTCUM. C'est normal que la CTCUM reçoive la part du lion sur à peu près tous les budgets alloués au transport en commun parce que c'est la plus grosse commission de transport. Il y a là-dedans l'acquisition de nouveaux autobus, la construction de cent nouveaux autobus, la construction d'abribus, la construction du garage à Anjou, le nouveau garage qui a été mis en service il y a quelques semaines. On prévoit aussi la construction du garage dans le nord-ouest pour remplacer deux garages vétustes dans le centre-ville. Il y a un certain retard à rattraper par rapport aux années précédentes. Cela dépend de la date à laquelle la CTCUM procède au financement de ses immobilisations et cela donne le résultat qu'on a devant nous.

M. Bourbeau: J'aimerais qu'on revienne encore au COTREM. Vous nous avez donné tout à l'heure un budget de fonctionnement, personnel et autres, de 340 000 \$ pour l'année qui vient.

M. Clair: Je m'excuse, M. le Président, c'est juste pour dire que, budgétairement, ça incluait les 10 300 000 \$.

M. Clair: Pour le COTREM, vous avez un budget de fonctionnement, personnel et autres, de 344 000 \$, selon ce que vous nous avez dit tout à l'heure. Vous nous avez fait parvenir la liste des fonctionnaires au 1er avril 1983. On voit qu'il y a là sept cadres, des professionnels, des fonctionnaires. Ce sont des employés permanents du COTREM, en fait, du ministère des Transports, je présume.

M. Clair: J'imagine que vous avez la liste devant vous. Tous ceux que vous retrouvez à la première page, c'est-à-dire la liste des fonctionnaires au 1er avril 1983, ce sont effectivement toutes des personnes à l'emploi du gouvernement du Québec mais qui sont affectées au COTREM. Il y a sept cadres, sept professionnels et six fonctionnaires.

M. Bourbeau: Ces gens sont des employés permanents du ministère des Transports qui sont affectés à temps plein au

COTREM.

M. Clair: Effectivement.

M. Bourbeau: Physiquement, où sont-ils situés? Ils travaillent à quel endroit?

M. Clair: Au 1410 Stanley, pour la plupart d'entre eux, et quelques-uns rue Belmont. C'est tout. Je pense que personne n'est logé ailleurs. C'est cela: soit au 1410 Stanley ou rue Belmont.

M. Bourbeau: Ce sont les salaires et traitements de ces gens qui totalisent 344 000 \$, si j'ai bien compris.

M. Clair: C'est ça.

M. Bourbeau: Dans le budget, à autres dépenses de fonctionnement, il y a...

M. Clair: M. le Président, juste pour être plus précis, ce ne sont pas toutes les personnes qui sont là qui donnent le total de 344 000 \$. Certaines d'entre elles n'apparaissent probablement pas dans ce budget mais ailleurs. Si vous voulez avoir plus de détails, on pourra vous les donner cet après-midi.

M. Bourbeau: C'est important parce que vous nous avez dit tout à l'heure que le budget du COTREM était de 19 939 000 \$. Si vous me dites qu'il y a des gens payés en dehors de ce budget, c'est donc que le budget du COTREM est plus élevé que 19 000 000 \$.

M. Clair: Si vous voulez le présenter comme cela, vous pouvez toujours le faire, mais, de toute façon, ces personnes sont employées à temps plein au ministère des Transports. Par exemple, si je prends le cas de M. Jean-Jacques Lemieux, au cours de la dernière année, M. Lemieux a été affecté pendant une bonne partie de son temps à la préparation du livre blanc en matière de taxi, la proposition de réforme en matière de taxi. Si vous commencez à me demander de départager dans la présentation des crédits la partie de son salaire qui devrait apparaître dans le budget du COTREM et la partie qui devrait apparaître au ministère des Transports, à la direction du transport des personnes, je ne vois pas l'intérêt d'essayer de décortiquer cela. On peut bien le faire si vous le voulez, mais je trouve que c'est un travail qui n'est pas très utile, très ni révélateur. De toute façon, ces gens-là sont à l'emploi du ministère des Transports. À l'occasion, d'autres employés du ministère des Transports peuvent être appelés à travailler avec le COTREM et l'inverse est également vrai: à l'occasion, des gens du COTREM peuvent travailler sur autre chose

que des préoccupations très COTREM, si vous voulez. Dans ce sens-là, je donne l'exemple de M. Jean-Jacques Lemieux qui a effectivement travaillé, au cours de la dernière année, tant pour le COTREM que sur la réforme du taxi.
(12 h 45)

M. Bourbeau: Je pense qu'il est tout à fait normal que l'Opposition se préoccupe de ce que fait le COTREM puisque je pense que, dans le contexte actuel, les travaux du COTREM sont largement discutés sur la place publique.

M. Clair: Je ne vous blâme nullement pour cela, M. le Président. Je dis simplement qu'il y a peut-être un écart par rapport à l'ensemble du budget du COTREM. C'est marginal de savoir si ces personnes, une par une, apparaissent à la catégorie traitements de ce programme pour le COTREM. Je vais même plus loin. Je vous dis qu'on va essayer de vous le préciser un peu plus cet après-midi, mais l'écart n'est pas substantiel.

M. Bourbeau: Pour les fins du dossier, est-ce que le ministre pourrait nous faire parvenir la liste des salaires des employés permanents du COTREM? À ce moment-là, on pourrait en avoir une meilleure idée. Je pense que, de toute façon, ce sont des documents qui sont d'ordre public. On doit avoir cela dans les comptes publics.

M. Clair: C'est d'ordre public. Cela apparaît dans les comptes publics. Mais on va essayer de vous l'avoir pour 15 heures.

M. Bourbeau: Je tiens pour acquis que cela va nous être envoyé.

M. Clair: Il semble qu'on pourrait vous le donner au début de la séance de cet après-midi.

M. Bourbeau: J'ai une autre question en ce qui concerne le COTREM. Le COTREM emploie, si j'ai bien compris, ou donne des contrats de services à trois compagnies qui sont Canatrans, Transurb et Phaneuf et Gravel, je crois.

M. Clair: C'est cela.

M. Bourbeau: Enfin, le ministre pourra nous donner les réponses tout à l'heure. Si je comprends bien, ce sont des firmes qui regroupent des ingénieurs, des ingénieurs-conseils ou des techniciens et qui font l'essentiel des travaux techniques pour le COTREM.

Est-ce que le ministre pourrait nous préciser exactement quelles sont les activités de ces compagnies, qui sont les véritables actionnaires, les propriétaires de ces compagnies et en fonction de quels critères

elles ont été choisies?

On remarque, M. le Président, que, dans le budget du COTREM, cette année, il y a des montants pour ces compagnies. Pour ce qui est de Phaneuf et Gravel, c'est 600 000 \$. L'an dernier, c'était 750 000 \$. Pour Canatrans, il y a un budget de 2 968 000 \$. L'an dernier, c'était 2 483 000 \$. Il y a deux Canatrans et, pour Canatrans II, cette année, c'est 3 900 000 \$, ce qui fait donc presque 7 000 000 \$ pour Canatrans. L'an dernier, c'était 2 483 000 \$, comme je l'ai dit tout à l'heure, et 1 700 000 \$. Donc, c'était 4 000 000 \$. Il y a une augmentation substantielle à ce titre-là. Finalement, pour Transurb, cette année, c'est un montant de 1 589 000 \$. L'an dernier, c'était 1 290 000 \$. Le total des contrats pour l'année, la répartition par activités et par contractuels, c'est 9 284 000 \$, comme on nous l'a dit tout à l'heure, alors que, l'an dernier, c'était 6 450 000 \$. Je pense que c'est un poste important et j'aimerais avoir les renseignements que j'ai demandés tout à l'heure.

M. Clair: Cela m'étonne que le député ne connaisse pas Canatrans, Transurb, en particulier, et Phaneuf et Gravel. Essentiellement, Transurb est constituée d'un regroupement de ABBDL et de BBL, soit deux firmes d'ingénieurs qui sont spécialisées dans les questions de transport. Il y a également Canatrans, qui est constituée d'un regroupement de Shawinigan, de Lavalin et de SNC, qui se sont donné en commun un instrument d'intervention d'ingénierie, tant sur le plan international, si on veut, que sur le plan national, sur toutes les questions de transport en commun. Actuellement, Phaneuf et Gravel se consacrent uniquement aux questions ferroviaires, alors que Canatrans et Transurb sont impliquées dans toutes les autres questions. Il n'y a que Canatrans, cependant, qui est impliquée dans le dossier du métro de surface avec Phaneuf et Gravel.

M. Bourbeau: Pourquoi utilisez-vous les expressions Canatrans I et Canatrans II?

M. Clair: Canatrans I, c'est la prestation de services générale sur tous les dossiers du COTREM, incluant le métro de surface. Canatrans II, c'est un deuxième contrat qui a été donné spécifiquement à la suite de l'accord convenu entre le gouvernement et la CUM pour l'avant-projet du métro de surface. C'est un contrat de mandataire coordonnateur, qui n'est pas un contrat de prestation de services comme pour les autres dossiers, pour l'avant-projet du métro de surface, très spécifiquement.

M. Bourbeau: Transurb, c'est ABBDL et Beauchemin-Beaton-Lapointe.

M. Clair: C'est cela.

M. Bourbeau: ABBDL, c'est Asselin, Benoît, Ducharme, etc. Canatrans, vous dites Lavalin. Shawinigan, cela n'existe plus?

M. Clair: Non, cela a été acheté par Lavalin et SNC. Quand cela a été formé, c'était indépendant.

M. Bourbeau: Quelle est la proportion qui est Lavalin et la proportion qui est SNC dans Canatrans?

M. Clair: SNC a 35%, je crois. Il faudrait peut-être poser la question à ces gens.

M. Bourbeau: C'est vous qui les avez engagés.

M. Clair: À l'origine, c'était 35% SNC, 50% Lavalin, et 15% Shawinigan. Maintenant que la firme Shawinigan a été achetée par Lavalin, je suppose que c'est 65%-35%.

M. Bourbeau: Dans Transurb, quelle est la proportion entre ABBDL et Beauchemin-Beaton-Lapointe?

M. Clair: 50%-50%.

M. Bourbeau: Si je comprends bien, ces firmes sont rémunérées au taux horaire des employés qu'elles affectent au projet. Ces montants sont négociés de quelle façon?

M. Clair: Premièrement, c'est dans les limites du CT gouvernemental qui régit tous les contrats avec les firmes de génie-conseil, c'est-à-dire qu'un ingénieur de telle catégorie, etc., ne peut pas être payé plus que tels honoraires. Les salaires comme tels, à l'intérieur de ces limites, ne sont pas négociés; c'est plutôt les employés affectés qui sont négociés. C'est-à-dire que si le COTREM a besoin d'une personne ayant tel profil en termes de compétence, on nous en propose et nous les acceptons ou nous les refusons. On les utilise le temps qu'on en a besoin pour ensuite les remettre aux firmes. Il n'y a pas de négociations sur le salaire d'un individu comme tel.

M. Bourbeau: Le taux horaire comprend les coûts du salaire de l'individu. Il comprend quoi, exactement? Pourriez-vous nous l'expliquer? De quelle façon est calculé le taux horaire? Quelles sont les composantes?

M. Clair: C'est la firme qui nous donne le taux horaire qu'elle paie à son employé. Il y a des normes, au Conseil du trésor, en ce qui concerne les salaires payables à tel ou tel type ou catégorie d'employés avec tant d'années d'expérience. Que ce soit pour un

ingénieur ou pour un avocat, il y a un certain nombre de balises, de normes qui sont fixées par le Conseil du trésor. Ce qu'on indique, c'est qu'effectivement on respecte cela. Quant au choix des personnes qui sont affectées, cela dépend des besoins. C'est un avantage considérable, à mon avis, de procéder de cette façon. Cela évite au gouvernement d'avoir à procéder à l'embauche de personnels permanents qui ne seraient pas spécialisés, alors que, de cette façon, on peut tirer sur les meilleures ressources de ces trois firmes: Canatrans, Transurb et Phaneuf et Gravel, et bénéficier de leur expérience, de leur expertise pour une durée déterminée et, après, ne pas être lié avec des employés permanents.

M. Bourbeau: Quelle est la durée des contrats avec Canatrans, Transurb et Phaneuf et Gravel? Est-ce un contrat annuel, un contrat au mois? Pouvez-vous mettre fin au contrat en tout temps? Comment cela fonctionne-t-il?

M. Clair: Pardon? Quant aux conditions de travail pour les employés du COTREM en prestation de services, je peux vous dire que les taux horaires sont établis en divisant le salaire brut annuel de l'employé par 1680 heures. Les taux horaires des salaires doivent être approuvés par le COTREM. Les taux horaires autorisés par le COTREM sont inférieurs ou égaux à ceux de l'arrêté en conseil 2270-77 du 6 juillet 1977 qui comporte une table d'équivalence avec les classes d'emploi du gouvernement. Il y a une clause du contrat de prestation de services qui prévoit un taux de majoration tenant compte de tous les frais directs et indirects d'administration de la société relatifs à ce personnel. C'est 1,87.

M. Bourbeau: 1,87.

M. Clair: Au lieu de 2. La semaine de travail est de 37,5 heures et on peut résilier n'importe quand.

M. Bourbeau: Résilier le contrat individuel ou le contrat global?

M. Clair: Global et individuel aussi.

M. Bourbeau: Global et individuel.

M. Clair: Si un employé ne fait pas l'affaire.

M. Bourbeau: Si je comprends bien, c'est le COTREM qui fournit les locaux et paie toutes les dépenses inhérentes au travail; vous fournissez absolument tout, je présume. Un employé se présente et...

M. Clair: Employés de bureau et

instruments de travail, sauf pour le contrat du mandataire coordonnateur; le contractant doit fournir ses locaux.

M. Bourbeau: Je présume que c'est une des raisons pour lesquelles vous avez un facteur qui est plus bas que la norme; c'est que vous fournissez l'ensemble des instruments de travail. C'est cela?

M. Clair: Le facteur, c'est 1,74 justement quand on fournit au complet et c'est 1,87 lorsqu'on ne fournit pas. C'est cela?

Cela a rapport à la durée de la prestation du service de l'employé. Quand un employé est au COTREM pour plus de six mois, son facteur devient 1,74.

À ce moment on lui fournit tout.

Même s'il est moins de six mois, on lui fournit tout.

M. Bourbeau: Les six premiers mois, vous devez fournir tout aussi.

M. Clair: On lui fournit tout. On paie 1,87 et, si sa prestation de services dure plus de six mois, son facteur de majoration devient 1,74.

M. Bourbeau: Plus vous le gardez longtemps, moins cela vous coûte cher. C'est une incitation à le garder très longtemps.

M. Clair: Il y a des frais pour une firme de bouger ses employés d'une place à l'autre. Le contrat reconnaît cet aspect.

M. Bourbeau: Maintenant, la question du métro de surface. Le problème est discuté sur la place publique par les temps qui courent. En ce qui concerne la desserte de l'est et du nord-est de Montréal, le ministre nous avait annoncé l'automne dernier sa décision de privilégier le métro de surface sur l'extension du métro. Il y a eu récemment une levée de boucliers de l'ensemble des municipalités de cette région. La CTCUM, récemment, a pris des positions assez contraires à celles du COTREM et du ministre. Est-ce que le ministre pourrait nous brosser un tableau, sans faire un très long discours, pour nous dire quelles sont ses intentions au sujet du métro de surface? Tout à l'heure, il a fait certaines réserves dans son allocation d'ouverture. Est-ce que le ministre tient toujours autant qu'avant à imposer sa solution de métro de surface ou s'il commence à être un peu plus malléable?

M. Clair: Cela va prendre deux minutes.

Le Président (M. Champagne): Deux minutes? Parce que cela prendrait la permission quand même pour prolonger.

M. Clair: Il n'a jamais été question d'imposer. C'est le député de Laporte et certains journalistes qui ont parlé de cela. Il n'est absolument pas question de cela. La position du gouvernement du Québec est très simple, très claire. Nous avons fait connaître publiquement notre volonté d'accélérer les travaux en matière de transport en commun sur l'île de Montréal. J'ai indiqué publiquement, la semaine dernière, que, quant à nous, il n'était pas question que nous propositions un moratoire sur la construction du métro souterrain ou du métro de surface. Le dossier est présentement à l'étude à la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal; pas plus tard que ce soir, il y a une nouvelle réunion de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal. C'est l'état du dossier, actuellement. Quant à nous, on est prêt à accélérer. On a déjà indiqué qu'on était prêt à donner suite à l'accord intervenu en 1981 prévoyant la construction de la ligne no 6. Maintenant, l'état du dossier, c'est celui-là. Je ne peux pas vous en dire plus. Vous connaissez aussi bien que moi la situation.

Quant à la proposition de la CTCUM de prévoir un SLR, je dois dire que j'ai eu l'occasion de rencontrer M. Hanigan sur cette question. Quant à lui, il m'a dit être désolé de la tournure des événements là-dessus. Il a fait simplement la présentation qui lui était demandée par la commission de transport et, comme il est incapable de chiffrer le coût d'un SLR dans l'axe d'Henri-Bourassa et qu'aucune étude approfondie n'a été menée quant à la rentabilité et quant au coût des immobilisations, ce n'est pas à proprement parler une alternative dans le sens d'un projet. C'est une idée qui avait été mise de l'avant par la CTCUM il y a plusieurs années, mais ce n'est pas un projet sur lequel la CTCUM a travaillé. L'état du dossier, c'est cela. Il y a la commission permanente des transports qui étudie l'affaire et on a fait connaître notre point de vue. J'ai même eu l'occasion de le faire connaître dans une lettre ouverte aux journaux qui a été publiée au cours des derniers jours. Vous avez eu l'occasion de la lire. Cela résume la position du gouvernement.

M. Bourbeau: Comment le ministre peut-il faire preuve d'une si belle assurance, alors que le document que j'ai devant moi, qui est daté du 30 mars 1983 - un document qui date de quelques jours à peine et qui provient de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, service de l'aménagement du réseau - est très critique à l'endroit de la proposition gouvernementale quant au métro de surface?

M. Clair: M. le Président, je corrige. Ce n'est pas une proposition

gouvernementale. Il y a un accord qui est intervenu entre la Communauté urbaine de Montréal et le gouvernement du Québec. Le projet du métro de surface, ce n'est pas le projet du COTREM ou du gouvernement. C'est la suite d'un accord qui est intervenu en 1981. Des travaux de planification ont été effectués pendant deux ans. C'est la durée normale d'une planification pour des travaux de cette envergure et on est rendu à l'étape où on doit passer à la préparation des plans et devis. La commission de transport, la commission des élus de la Communauté urbaine de Montréal se penche sur le dossier et ce qu'on peut espérer, c'est que, de tout cela, va sortir une décision le plus rapidement possible.

Le Président (M. Champagne): M. le député de Laporte, il serait peut-être préférable de garder le reste de vos questions pour la prochaine séance.

M. Bourbeau: Oui.

Le Président (M. Champagne): Cela irait?

M. Bourbeau: Oui. Je pense qu'il avait été convenu avec le ministre qu'à la séance de cet après-midi on étudierait les programmes 3 et 4 et le taxi.

M. Clair: Cela ne me fait rien.

Le Président (M. Champagne): Et le programme 2?

M. Bourbeau: Je pense qu'on pourrait le reprendre après l'heure du souper, si vous le voulez.

Le Président (M. Champagne): Je comprends.

M. Clair: Cela m'est égal.

M. Bourbeau: On a environ une heure et demie après la période des questions. C'est parce que mon collègue, le député de Richmond, aurait voulu passer les programmes 3 et 4 et mon collègue de Jeanne-Mance voudrait parler un peu du taxi. On pourrait peut-être reprendre cela après le souper.

M. Clair: Cela m'est égal.

Le Président (M. Champagne): Parfait! La commission élue permanente des transports ajourne ses travaux sine die.

(Suspension de la séance à 13 h 03)

(Reprise de la séance à 16 h 29)

Le Président (M. Champagne): À l'ordre, s'il vous plaît!

La commission éeue permanente des transports étudie ses crédits budgétaires pour l'année 1983-1984.

Les membres de la commission sont les mêmes que ce matin. Nous ajoutons cependant M. Baril (Arthabaska) au lieu de M. Blouin (Rousseau).

Lorsque nous avons quitté ce matin, nous étions au programme 1 que nous avons laissé en suspens. Il y avait le droit de parole du député de Bellechasse. S'il veut le retenir et l'utiliser quand le député de Laporte sera ici pour étudier le programme 1. Laissons-le en suspens.

Cet après-midi, nous étudierons le programme 3, Construction du réseau routier.

M. le député de Richmond.

Construction du réseau routier

M. Vallières: Il y aura aussi le programme 4, Conservation du réseau routier. Il y a aussi un élément dans le programme 5, c'est l'élément 4, concernant l'aide à l'amélioration du réseau municipal. Si M. le ministre le permet, j'ai une de mes collègues qui doit quitter pour d'autres occupations en Chambre et qui aurait quelques questions à poser relativement à une autoroute qui est dans son comté. Si le ministre veut se prêter à quelques questions là-dessus, on pourrait immédiatement commencer avec Mme la députée.

Le Président (M. Champagne): D'accord?

Mme la députée de Jacques-Cartier.

Mme Dougherty: C'est simplement pour savoir si les crédits pour la reconstruction de l'autoroute 220 entre le boulevard des Sources et St. John's Road dans la ville de Pointe-Claire ont inclus dans les crédits pour l'année qui vient?

M. Clair: M. le Président, pendant qu'on cherche dans le détail de la programmation, on peut passer à une autre question. Je n'ai pas la réponse immédiatement. Je pourrai la lui donner dans quelques secondes.

M. Vallières: D'accord. Au programme 3...

M. Clair: Je pense qu'on l'a maintenant. Il s'agit bien de la section de l'autoroute 20 comprise entre le boulevard Saint-Jean et le boulevard des Sources. Le coût global pour une longueur de 2,5 kilomètres est de 3 900 000 \$. On a prévu effectivement une dépense de 3 600 000 \$ en 1983-1984 et un prolongement, en 1984-1985, de 300 000 \$. Cela constitue

effectivement des travaux de reconstruction qui sont considérés comme urgents sur cette section de l'autoroute 20 depuis un bon moment déjà. Effectivement, ce sont des travaux qui devraient se réaliser cette année.

Mme Dougherty: Oui. Des représentants de la ville de Pointe-Claire m'ont dit ce matin qu'apparemment, on discute aussi des plans pour ouvrir l'accès au Lakeside Station pour intégrer les trains, l'autoroute et l'autobus. Est-ce que le montant de 3 900 000 \$ inclut le montant pour l'ouverture de l'accès aux trains?

M. Clair: Non, il n'y a pas de montant de prévu pour cela dans le contrat de 3 900 000 \$. C'est un protocole d'entente séparé qui devrait être négocié avec la municipalité. Maintenant, on m'indique qu'à toutes fins utiles il y a un accord de principe quant à la nature des travaux à effectuer sur cela.

Mme Dougherty: D'accord, on créera l'accès en même temps.

M. Clair: Il semble qu'on pourrait aller en appel d'offres en incluant le stationnement vers le mois de juillet.

Mme Dougherty: D'accord, merci.

M. Vallières: M. le Président, au programme 3, je voudrais souligner que dans le programme de construction du réseau routier, on retrouve 2 800 000 \$ de crédits périmés qui se répartissent sur les quatre éléments, soit: autoroutes, routes principales, routes régionales et autres routes. Est-ce que le ministre peut m'indiquer comment il se fait qu'on retrouve autant de crédits périmés à ces quatre éléments?

M. Clair: M. le Président, c'est une prévision de crédits périmés de 2 800 000 \$. Ce n'est pas une certitude, c'est un ordre de grandeur qui est prévu puisqu'on peut payer effectivement jusqu'au 30 avril d'après le budget de 1982-1983, même si je pense qu'à cette date c'est déjà à toutes fins utiles complété, mais on n'a pas les derniers chiffres avec nous. Cela ne concerne pas seulement des dépenses d'immobilisations proprement dites de construction ce programme, il y a aussi des traitements, des salaires qui se trouvent à être couverts par l'ensemble du programme 3. Alors, cela ne veut pas dire qu'il y a eu 2 800 000 \$ de contrats qui n'ont pas été donnés. Cela veut dire que dans l'ensemble du programme il y a eu des crédits périmés de l'ordre de 2 800 000 \$. Je dois dire que 2 800 000 \$ de crédits périmés, sur un programme de l'ordre de 393 000 000 \$, cela révèle plutôt une gestion très serrée du budget.

M. Vallières: Est-ce que le ministre pourrait donner la proportion, un ordre de grandeur des sommes qui seraient reliées à des contrats et qui n'auraient pas été dépensées?

M. Clair: Non, on ne peut pas faire cela, c'est un objectif. Dans le fond, c'est que le ministère des Transports, dans son programme de construction, engage chaque année des contrats qui s'étalent sur deux années. C'est évident, il y en a un certain nombre qui s'étalent sur deux années. On essaie chaque année de planifier, de budgétiser aussi bien que possible les travaux sur chacun des contrats octroyés de façon à arriver, au 31 mars de l'année financière, à entrer dans les budgets votés par l'Assemblée nationale. Cela ne veut pas dire que c'est un contrat particulier qui n'a pas été fait ou qu'il y a une proportion XYZ qu'on peut mettre sur des contrats. Il n'y en a à peu près pas sur les contrats de route à proprement parler, c'est plus sur l'administration générale du programme qu'on arrive avec 2 800 000 \$ de crédits périmés.

M. Vallières: Puisqu'on parle de contrats, quand les entrepreneurs réalisent un contrat où il y a l'emploi de chaînes le long de la route ils ont le choix d'utiliser soit une chaîne de béton, je pense, ou une chaîne en granit. Est-ce que vous avez des données ou des statistiques sur la fréquence d'utilisation du béton versus le granit et la différence dans les coûts?

M. Clair: Je pense que personne ne peut me donner le renseignement.

M. Vallières: C'est au mètre, je pense, et l'entrepreneur a le choix entre les deux.

M. Clair: Effectivement, les entrepreneurs ont le choix entre le béton et le granit. Maintenant, quant à l'utilisation proportionnelle de l'un et de l'autre et la différence de coût, je n'ai pas le renseignement avec moi. Mon sous-ministre adjoint aux opérations, M. Blais, me dit qu'on pourra vous faire parvenir les renseignements là-dessus, mais on n'a pas de donnée sur ce point aujourd'hui. On pourra le faire parvenir.

M. Vallières: Selon les appréciations qu'on a, ce serait pas mal plus cher. Il serait peut-être intéressant de voir si le ministère permet cette possibilité aux entrepreneurs parce que le granit, quant à l'usure, est de beaucoup meilleur que le béton. J'imagine que le granit doit avoir une durée plus longue, surtout pour résister aux intempéries de l'hiver.

M. Clair: Le facteur qu'on utilise pour

comparer les bordures de granit aux bordures de béton coulé en usine, c'est 1,4. D'après nos chiffres, on pense qu'une bordure de granit va durer 1,4 fois la vie d'une bordure de béton coulé en usine.

M. Vallières: D'accord. Je prends avis qu'on pourra me fournir des statistiques sur le choix des entrepreneurs en général. Ce n'est pas nécessaire de remonter bien loin.

M. Clair: ...une répartition entre le granit et le ciment. On va tenter de vous fournir cela.

M. Vallières: Il n'y a pas urgence, M. le ministre, quant à...

M. Clair: Cela va. M. Blais note cela et on va vous le faire parvenir.

M. Vallières: Certains districts du ministère des Transports font la location de véhicules pour le déplacement de personnels à l'emploi du ministère pour des visites de chantier, etc. Est-ce que c'est une politique qui, dans l'avenir, va se généraliser? Sinon, qu'est-ce qui fait que certains districts fonctionnent par location? Dans d'autres cas, il s'agit du véhicule du chef de district et c'est payé au kilométrage. Est-ce qu'il y a une raison particulière à cette pratique?

M. Clair: Est-ce qu'on fait une distinction entre les véhicules de type berline, les véhicules de promenade et les véhicules de service comme les camionnettes, fourgonnettes ou l'équivalent?

M. Vallières: Je parle des véhicules de promenade à ce moment-ci.

M. Clair: Pour les véhicules de promenade, le mode de rémunération pour l'usage d'un véhicule personnel de promenade est basé sur le kilométrage parcouru. Par contre, lorsque, pour une raison ou pour une autre, l'employé n'a pas de véhicule ou ne peut pas utiliser son véhicule personnel aux fins de l'employeur; l'employeur doit lui en fournir un. À ce moment-là, de deux choses l'une: ou il en achète et les tient dans son parc ou il les loue d'entreprises privées. C'est ce qui fait qu'à un moment donné, vous allez retrouver des employés qui utilisent leur véhicule personnel et d'autres qui ont des véhicules loués d'entreprises privées.

M. Vallières: Il n'y a pas eu de directive du ministère à l'effet d'inciter les districts à se munir de véhicules loués?

M. Clair: C'est plutôt du cas par cas. Je me souviens du dernier cas que j'ai vu passer au Conseil du trésor, notamment. Le

véhicule de promenade devait être utilisé pour transporter en même temps un certain nombre d'instruments plutôt salissants et de nature telle qu'il n'était pas intéressant pour un employé d'utiliser son véhicule personnel. À ce moment-là, si on ne veut pas que l'employé refuse purement et simplement d'utiliser son véhicule pour transporter des instruments de travail de diverses natures, à ce moment-là, comme on vous l'indique, on a le choix d'en acheter un. Si c'est pour répondre à des besoins permanents du ministère des Transports, effectivement, on a une flotte de véhicules automobiles de toutes espèces: berlines, camions, petits camions, moyens camions et gros camions. Mais quand c'est pour répondre à des besoins de courte durée, de nature spécifique, à ce moment-là, il arrive qu'on considère que c'est avantageux de procéder à la location temporaire de véhicules plutôt qu'à l'achat. On fait ce qui coûte le moins cher, autrement dit.

M. Vallières: Est-ce que vous avez, pour 1983-1984, les prévisions des déplacements des employés dans les divers districts ou par région?

M. Clair: Qu'est-ce que vous entendez par cette question? Des mouvements de personnel?

M. Vallières: Visites de chantiers à l'intérieur du district ou à l'intérieur de la région, soit du divisionnaire ou de son adjoint, des gens qui sont payés au kilométrage ou utilisant des voitures de location.

M. Clair: On m'indique qu'on prévoit pour la location environ 1 500 000 \$ pour l'année qui vient, tandis que, pour tous les frais de voyage, kilométrage, frais de repas, d'hôtellerie, etc., on en a pour environ 5 000 000 \$. Mais on ne pourrait pas vous donner les chiffres par district, cependant. Je ne le pense pas.

M. Vallières: Non, ce n'est pas nécessaire.

À l'élément 1, programme 3, la construction d'autoroutes, évidemment, on assiste à une diminution assez importante de l'ordre de 29 400 000 \$. La proportion des crédits sur le total, à l'élément 1, diminue également et passe de 39% à 31%. Selon la ventilation par catégories et sous-catégories qui nous est donnée, on remarque que, pour ce qui concerne les loyers, il y aurait une diminution de 143 700 \$, soit 23%. Comment peut-on expliquer cette diminution importante du coût des loyers?

M. Clair: À l'élément 1 du programme

M. Vallières: À l'élément 1 du programme 3.

M. Clair: Combien, y avait-il, l'an dernier, dites-vous?

M. Vallières: Il y aurait un écart de 143 700 \$.

M. Clair: Il n'y a pas d'autre explication, M. le Président, que d'ajuster cette catégorie de dépenses à la réduction de l'ensemble des activités à cet élément de programme. Les dépenses de construction d'autoroutes, au total, passent de 155 000 000 \$ à 125 000 000 \$ et il y a une réduction substantielle. J'imagine que c'est relié au fait que, comme il y a moins de grands chantiers, il y a moins de recours à la location et au paiement de loyers à l'élément 6 et que c'est relié essentiellement à la diminution du volume d'activités. C'est un réajustement des prévisions.
(16 h 45)

M. Vallières: Ce sont les loyers de toutes sortes. Cela consiste en quoi, les loyers?

M. Clair: Tous les loyers, tout ce qui concerne la location de machinerie. On voit, par exemple, que dans la construction d'autres routes, toujours au même élément, celui des loyers, dans le cas de l'élément 4 du programme 1, il y en a pour 4 900 000 \$. C'est parce qu'on fait beaucoup de travaux en régie, justement, et de la location à ce niveau en quantité.

M. Vallières: À l'élément 2, construction de routes principales, il y a une forte augmentation de l'ordre de 30 200 000 \$. À autres rémunérations, on remarque une forte augmentation. Qu'est-ce qu'on entend par "autres rémunérations"? Qu'est-ce que cela comprend, à l'élément 2?

M. Clair: C'est l'ensemble des occasionnels. Cela comprend toute la surveillance, l'arpentage, tous les travaux reliés à la construction, autres que les traitements du personnel permanent de la fonction publique qui apparaissent à la catégorie "traitements".

M. Vallières: C'est tout le personnel qui n'est pas du personnel permanent.

M. Clair: C'est cela. C'est ceux qu'on appelle les occasionnels.

M. Vallières: Construction de routes régionales, élément 3. Vous augmentez d'environ 2% le montant. Cela me paraît bien peu, compte tenu que le ministre a déclaré, à plusieurs reprises, qu'il voulait faire une priorité de la reconstruction des

routes régionales. Comment le ministre explique-t-il une aussi faible augmentation?

M. Clair: Premièrement, c'est un peu plus. Il faut mettre en regard de la construction d'autoroutes les trois autres éléments du programme. C'est beaucoup plus de cette façon qu'on doit présenter les choses en termes d'objectif politique, pour accélérer la reconstruction des routes nationales et des routes régionales. Dans les routes principales, ce sont effectivement aussi de très grandes routes régionales comme la 117, vers l'Abitibi, la 132, en Gaspésie, la 138, la 116, etc. Je pense qu'il faut regarder l'ensemble de la programmation autre que les autoroutes.

Maintenant, je reconnais que 50 000 000 \$ par rapport à 49 000 000 \$, c'est une progression faible. Maintenant, je voudrais expliquer au député de Richmond ce que j'ai essayé d'expliquer l'autre jour à l'Assemblée nationale, mais ce que je n'ai pas eu l'occasion de faire au complet. Dans l'entente sur les axes routiers prioritaires, entre le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec, il y a un solde, à cette entente, de 42 000 000 \$, des sommes qui étaient prévues pour être dépensées à la construction de l'autoroute 13, à la construction de l'autoroute 70 au Saguenay-Lac-Saint-Jean et au débarcadère de Port-Cartier.

Nous avons proposé, par l'entremise du ministre délégué à l'Aménagement et au Développement régional, au gouvernement fédéral de reporter ces sommes d'argent à la construction d'axes routiers autres que ceux-ci pour des travaux qui nous semblaient plus prioritaires, c'est-à-dire des travaux sur la route 132, sur la route 117 et sur la route 138. On espérait, à partir du report des budgets prévus à l'entente sur les axes routiers prioritaires, pouvoir dégager une marge de manoeuvre plus grande pour aller vers davantage d'argent pour la voirie régionale et les routes principales. Jusqu'à maintenant, on a eu une partie de la réponse du ministre fédéral des Transports, une réponse négative. Je pourrais vous donner une copie de la lettre. On n'a pas pu utiliser ces sommes d'argent pour accélérer d'autres travaux qui nous auraient permis d'accélérer la construction et la reconstruction de routes régionales.

Il reste un mince espoir pour une partie de ces fonds, soit les fonds qui étaient prévus pour le débarcadère du traversier-rail à Port-Cartier et l'autoroute 70. Il nous semble que cette enveloppe, qui devait être allouée au Québec pour des travaux qui ne peuvent être faits, sur lesquels on s'entend qu'il n'y a pas urgence de procéder dans deux cas, à savoir Port-Cartier et l'autoroute 13... Dans le cas de l'autoroute 70, on ne peut pas dépenser l'argent aussi vite que

l'entente le permet, c'est-à-dire au 31 mars 1984. On attend toujours la réponse du gouvernement fédéral sur cela. J'aurais bien aimé, moi, en tout cas, qu'on puisse l'avoir pour le discours sur le budget du ministre des Finances. Si j'avais une réponse favorable, je pourrais me permettre de faire des représentations encore plus poussées auprès du ministre des Finances pour augmenter d'autant les crédits du ministère des Transports. J'ai l'impression que jusqu'à maintenant, le gouvernement fédéral est davantage intéressé à périmier ces crédits pour les utiliser lui-même à sa guise ailleurs.

M. Vallières: L'année dernière, lors de l'étude des crédits, votre adjoint parlementaire de l'époque, qui est devenu ministre en titre à l'Environnement, M. Ouellette, nous indiquait que le ministère était à penser à une façon de procéder pour les routes à faible niveau de circulation afin d'accoucher de plans qui soient en normes beaucoup plus réduites que ce qu'on connaît actuellement comme construction de route dans les rangs secondaires. Est-ce que vous pourriez nous indiquer quels sont les critères qui ont été retenus en termes d'emprise, entre autres, et d'exigences de construction?

M. Clair: Effectivement, M. le Président, au ministère des Transports, sur l'ensemble des travaux de construction de chemins municipaux, sur le réseau des chemins municipaux, il y a quelque 90 900 000 \$ de prévus pour 1983-1984. Cette année aussi, comme on s'était engagé à le faire, une nouvelle politique a apporté certaines modifications à notre programme de construction routière sur ce type de route municipale. C'est ainsi qu'en vue d'une meilleure gestion des crédits, le ministère a révisé son cadre de planification et ses normes de construction. Ainsi, en réponse à un souhait qui a été maintes fois exprimé tant par les députés du gouvernement que par ceux de l'Opposition, un nouveau programme d'action est lancé visant les chemins à faible circulation. Des travaux de réfection, suivant des standards minimaux, c'est-à-dire exécutés à l'intérieur des emprises existantes, permettront une meilleure utilisation des crédits disponibles tout en augmentant le nombre d'interventions sur le réseau des chemins municipaux.

Les crédits affectés à ce nouveau programme s'élèvent cette année à plus de 9 600 000 \$. Le coût des travaux est en moyenne de 60 000 \$ le kilomètre comparativement à plus de 150 000 \$ pour ceux impliquant des standards plus élevés. On estime donc à plus de 160 kilomètres la longueur de routes qui fera ainsi l'objet de réfection ou d'amélioration à l'intérieur de ce programme. C'est donc dire deux fois et demie plus que par le passé.

Compte tenu des besoins exprimés, il est de l'intention du ministère de poursuivre et même d'augmenter les ressources affectées à ce programme au cours des prochains exercices financiers. À notre avis, il s'agit non seulement d'améliorer l'efficacité du programme de construction routière en augmentant le nombre d'interventions, malgré des ressources constantes, mais aussi de répondre aux attentes de la population des régions périphériques en leur offrant plus rapidement une amélioration de la qualité des services de leur réseau routier. On retrouve cela aux programmes 3, 4, sous-programme 3, volet 2.

Pour vous donner par région ce qu'on prétend dépenser là-dessus cette année, rapidement: dans le Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie, environ 1 500 000 \$; au Saguenay-Lac-Saint-Jean - je les donne très arrondis - tout près de 1 000 000 \$; dans la région de Québec, à peine; dans la région de La Chaudière, 1 500 000 \$; dans la région de Trois-Rivières, 1 000 000 \$; dans la région de Sherbrooke, 250 000 \$; dans la région de Drummondville, 1 500 000 \$; dans la région du sud de Montréal, près de 1 000 000 \$; à Montréal, rien; dans le nord de Montréal, 400 000 \$; dans l'Outaouais, 900 000 \$ et dans l'Abitibi-Témiscamingue, 600 000 \$.

M. Vallières: Ce sont sur des routes où on n'a absolument pas besoin d'aller chercher de l'emprise. C'est une route qui est déjà prête à recevoir un traitement.

M. Clair: Autrement dit, on a essayé, comme mon adjoint parlementaire l'an dernier l'avait indiqué... D'ailleurs, je dois lui rendre hommage parce que c'est largement lui qui a assuré le suivi de ce dossier à l'intérieur du ministère sur le plan politique, je dirais, avec l'aide des fonctionnaires concernés, notamment les gens de la construction et de la programmation. Dans le fond, ce qu'on cherche à faire c'est de répondre à un souhait qui a été très souvent exprimé par les députés, tant de l'Opposition que du gouvernement, d'avoir un programme de construction à normes réduites pour les chemins à faible circulation pour ne pas laisser attendre les gens pendant 20 ans pour leur offrir une qualité de route qui n'est pas celle qu'ils revendiquent mais simplement d'avoir une bonne qualité de route dans l'emprise existante.

M. Vallières: Dans la région de Sherbrooke je remarque que vous accordez 250 000 \$; c'est très peu à comparer à d'autres régions. Est-ce dû au fait qu'on a moins de routes qui se prêtent à ce genre d'interventions? À la programmation de l'an prochain, peut-on s'attendre à en obtenir davantage? C'est si peu, 250 000 \$.

M. Clair: Comme c'est la première année du programme, effectivement on a beaucoup agi en fonction des demandes des régions. Ce ne sont pas toutes les régions qui ont reçu le programme de la même façon. Il n'y a pas eu de répartition ministérielle faite sur cela dans le sens de donner un quota par région. C'est un nouveau programme qu'on essaie de lancer et c'est assez normal que pour une première année toutes les régions n'aient pas reçu de la même façon, avec autant d'enthousiasme, en fonction de leurs besoins aussi, ce nouveau programme.

M. Vallières: Est-ce que cette enveloppe fera l'objet de discussions comme on le fait à chaque automne sur la programmation annuelle?

M. Clair: Cela fait partie du programme de construction comme tel. Effectivement, au moment de la rencontre annuelle quant aux priorités, cela pourra être discuté à ce moment.

M. Vallières: Reconstruire à environ 60 000 \$ le kilomètre, je dois avouer que c'est un effort considérable qui est fait et j'en félicite les initiateurs du programme. Qu'on puisse reconstruire à 60 000 \$ le kilomètre, je trouve cela très intéressant. Les crédits que l'on retrouve à cette enveloppe, vous songez à les augmenter au fur et à mesure des années; est-ce que sera sur la base des expériences selon lesquelles les routes réagiront? Est-ce que ces normes seront suffisantes? Est-ce qu'on attendra l'expérience avant d'ouvrir davantage d'enveloppes à ce plan?

M. Clair: Non. Je crois que cela répond à un besoin. C'est sûr que, si avec le temps la vocation d'une route change, il peut s'avérer que les normes de construction de ce programme à normes réduites deviennent insuffisantes. Cela répond à un besoin réel sur le réseau routier que d'avoir un programme de construction à normes réduites, quitte à le suivre de très près à chaque année pour être sûr que les normes réduites ne nous amènent pas à faire du travail d'une qualité douteuse, mais je crois qu'on ne doit pas engager des budgets dans cela uniquement en disant: C'est une expérience une année et peut-être que l'année prochaine on n'en fera plus. Je pense que l'expérience doit se continuer sur plusieurs années et non pas simplement l'essayer une année. Le ministère des Transports a assez d'expérience dans le domaine de la construction routière pour être en mesure de développer un programme à normes réduites qui donne satisfaction aux besoins exprimés.

M. Vallières: D'accord.

J'ai deux questions précises sur la programmation qui m'ont été transmises par un de mes collègues, le député de Laprairie, M. Saintonge, c'est relativement à deux routes en particulier dans son comté: chemin grand Saint-Claude...

M. Clair: Le grand Saint-Claude?

M. Vallières: ...oui, et chemin petit Saint-Claude, qui feraient l'objet de plusieurs demandes répétées de contribuables et de la municipalité de Saint-Philippe. La reconstruction et le recouvrement en asphalte de ces chemins sont demandés depuis, semble-t-il, trois ou quatre ans. Est-ce possible de vérifier si, à la programmation, ils apparaissent et s'il y a des problèmes d'expropriation ou d'environnement qui empêchent la réalisation des travaux?

M. Clair: M. le Président, je préférerais répondre au député lui-même. Je ne sais pas si on a le renseignement sur un projet aussi précis dans un comté. J'ai toujours été réticent, et mes prédécesseurs aussi, à entrer en commission parlementaire, au moment des crédits, sur toutes et chacune des interventions dans la voirie rurale, locale et régionale, parce qu'à ce moment-là, on ne s'en sortirait pas.
(17 heures)

M. Vallières: Par ailleurs, je veux indiquer...

M. Clair: Chaque année, dès que les crédits sont terminés et que le budget est adopté, on envoie à tous les députés la programmation des travaux qui les intéressent. On va être encore en mesure de le faire rapidement cette année.

M. Vallières: Vous comprendrez, par ailleurs, que les citoyens sont justifiés dans certains cas...

M. Clair: Ah oui!

M. Vallières: ...de demander à leur député de vérifier auprès du ministre...

M. Clair: Et le député est justifié de demander au ministre.

M. Vallières: ...qui a quand même le portefeuille. En ce qui concerne la municipalité de Saint-Philippe, on nous dit qu'elle est défavorisée sur la rive sud. C'est la raison pour laquelle je vous soumetts ce cas. Je n'ai pas l'intention de soumettre 35 ou 40 petits projets comme ceux-là au ministre, mais j'aimerais que dans ce cas-là, il vérifie.

M. Clair: Sur ce dossier, je ne sais pas si c'est le grand rang Saint-Claude ou le petit rang Saint-Claude, mais en tout cas, sur un rang...

M. Vallières: On me dit qu'il y a environ deux milles de reconstruction.

M. Clair: Parce qu'on a également la montée Saint-Claude.

M. Vallières: Bon. Cela doit se réaliser quand?

M. Clair: Il y a des travaux qui devraient commencer normalement en décembre 1983.

M. Vallières: Toujours dans le comté de Laprairie, au sujet de l'autoroute 30, qui a été quand même un plus gros projet, peut-être qu'on va le localiser encore plus rapidement; il semblerait que ce projet autoroutier arrête actuellement à l'autoroute des Cantons de l'Est. Y a-t-il un échancier précis de reconstruction qui a été prévu vers Valleyfield?

M. Clair: M. le Président, non, il n'y a pas d'échancier définitif quant à la construction de l'autoroute 30. Nous sommes encore à l'étape des études d'impact, de recherche de tracés définitifs et de discussions avec les municipalités. Il n'y a pas d'échancier précis quant à la poursuite de l'autoroute 30.

M. Vallières: Je remercie le ministre. Vous m'excuserez de ne pas adopter immédiatement le programme 3, si le ministre me le permet, parce qu'il y aura peut-être un moment donné un chevauchement dans les autres programmes. On pourra les adopter en bloc en dernier.

Le Président (M. Champagne): Voici, le député de Gaspé avait une question sur le programme 3.

M. le député de Gaspé.

Routes régionales

M. LeMay: C'est plus une intervention parce que la question a été posée tout à l'heure et M. le ministre a répondu, concernant l'élément 3 du programme 3. Ce matin, M. le ministre disait qu'il y avait eu un retard accumulé avec les années dans la construction des routes régionales. Tout à l'heure, vous sembleriez surpris qu'il n'y ait même pas 1 000 000 \$ d'augmentation de budget cette année, de 49 300 000 \$ environ à 50 300 000 \$, environ cela fait à peu près 980 000 \$. Je ne sais pas si dans votre perspective d'avenir, vous avez l'intention d'accélérer ces routes régionales et de

combler le retard dont vous faisiez état ce matin.

M. Clair: Oui; alors, l'orientation générale du ministère en matière de construction routière, c'est un virage qui ne peut se prendre que sur plusieurs années. D'abord, il y a une question d'enveloppe. C'est évident que, s'il y avait 500 000 000 \$ dans le programme de construction du réseau routier plutôt que 400 000 000 \$, cela nous permettrait d'accélérer les travaux sur l'ensemble de la programmation. Mais je pense que ce n'est pas seulement une question de montant total qui est alloué à la construction du réseau routier, c'est aussi une question de virage. Ce que j'ai expliqué à plusieurs reprises, c'est qu'au cours des vingt dernières années, on a beaucoup consacré les ressources au développement du réseau autoroutier. Il y a quand même des travaux que l'on doit poursuivre sur la construction autoroutière. Il suffit de penser à l'autoroute 40, par exemple, entre Montréal et Québec, qui doit être complétée, c'est évident, il reste à peine dix à douze kilomètres, comme ordre de grandeur, à compléter sur cette autoroute. On doit la compléter. Il y en a d'autres aussi qu'on doit compléter, mais de l'argent qui se dégage à budget constant, si vous voulez, des contrats qui se terminent en matière de construction autoroutière, on doit drainer le maximum vers la reconstruction des routes principales et de la voirie régionale. Les besoins sont très grands et les routes principales, comme la route 132 et la route 117, sont, à mon avis, tout autant des routes à vocation de développement régional que la route 195, par exemple, dans la région chez vous. Je pense qu'on doit essayer de prendre ce virage au maximum et le plus rapidement possible compte tenu des enveloppes allouées, mais c'est évident que ce n'est pas une opération qui peut se faire sur seulement une ou deux années budgétaires. C'est une opération qui peut se faire sur cinq, six, peut-être même sept ou huit ans. C'est de cette façon, je pense, que le Québec pourra reprendre son retard et ne pas attendre que des interventions majeures soient faites sur le réseau autoroutier en même temps - quand celui-ci viendra à maturité - qu'on aura à refaire la voirie régionale. C'est le virage qu'on essaie de prendre.

M. LeMay: Je suis d'accord, M. le ministre, quand vous dites qu'il y a quand même des autoroutes qu'il faut terminer. Je suis pleinement d'accord avec cela. Il faut quand même constater qu'en région, souvent, ces routes, qui semblent plus petites comparativement aux autoroutes, sont quand même importantes, parce que les transports en commun n'existent pas en région. Chacun

doit avoir sa voiture pour se déplacer souvent sur plusieurs kilomètres pour se rendre à son travail. Les routes deviennent souvent la base même de la communication.

M. Clair: Absolument.

M. LeMay: Je sais que vous en êtes conscient, mais j'aurais aimé que vous me disiez, par exemple: On espère qu'en 1986, en 1987 ou en 1988 le retard sera comblé. Est-ce qu'il y a un plan d'avenir sur plusieurs années ou si...

M. Clair: Oui, on maintient à jour...

M. LeMay: Un plan quinquennal?

M. Clair: ...un plan quinquennal afin d'essayer au maximum de voir venir. Mais, comme je vous l'indique, je prends l'exemple de tantôt de la députée de... Quel est le nom de son comté?

Une voix: Jacques-Cartier.

M. Clair: ...de Jacques-Cartier. C'est une intervention sur la route 220 qui est nécessaire, c'est un cas de reconstruction. Il restera pendant plusieurs années des budgets à allouer à la construction autoroutière et même à la reconstruction autoroutière dans certains cas. Je pense que le défi du ministre des Transports, c'est d'essayer au maximum, premièrement, de ne pas embarquer dans de nouvelles initiatives dans le sens de construire de nouvelles autoroutes. À ce moment-là, on s'embarquerait dans des besoins financiers qui iraient grandissant au cours des prochaines années. C'est un "phasing out", si on veut, de la construction d'autoroutes, mais il en restera toujours, c'est évident. Je pense que c'est seulement dans cinq ou six ans qu'on pourra, progressivement, augmenter davantage le budget de la construction de routes principales et de routes régionales. On le voit déjà cette année, cela apparaît, le budget de construction d'autoroutes diminue d'environ 30 000 000 \$, alors que celui de la construction de routes principales, qui sont des routes régionales, augmente d'autant. On voit qu'on a commencé à prendre le virage. Il est évident, cependant, qu'on n'en viendra pas l'année prochaine à avoir 10 000 000 \$ dans la construction d'autoroutes et 200 000 000 \$ dans la construction de routes régionales et de routes principales. Ce n'est pas possible.

M. LeMay: Je suis d'accord là-dessus. Mais vous êtes quand même d'accord avec le principe que j'énonçais tout à l'heure que...

M. Clair: Je suis tout à fait d'accord.

M. LeMay: ...en région, c'est sûr qu'on a Québécois, mais on a aussi des routes et c'est notre seul moyen de se transporter d'un point à un autre.

M. Clair: Je suis tout à fait d'accord avec vous. Si vous remarquez aussi l'orientation de la programmation budgétaire au niveau des enveloppes régionales, vous pourrez voir que la répartition entre les différentes régions amène le ministère à consacrer beaucoup plus d'argent dans une région comme celle de la Gaspésie et du Bas-Saint-Laurent, qui vient en tête avec la région de Québec et la région de l'Outaouais... La répartition des enveloppes régionales?

Une voix: ...

M. Clair: On consacre beaucoup plus d'argent à une région comme celle de la Gaspésie et du Bas-Saint-Laurent où, si ma mémoire est bonne, on va dépenser environ 30 000 000 \$ cette année sur l'ensemble... C'est cela?

Une voix: Oui.

M. Clair: En Gaspésie et dans le Bas-Saint-Laurent, on va dépenser 34 000 000 \$. C'est la région qui vient en tête de liste en termes de budget, justement, parce qu'on est conscient du fait que, pour une région comme la Gaspésie et le Bas-Saint-Laurent, le transport automobile est souvent l'équivalent du transport en commun. Il n'y a pas de commune mesure entre la facilité de transport en commun dans le Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie et ce qui existe à Montréal.

M. LeMay: Mais, M. le ministre, il n'en demeure pas moins que - je suis d'accord avec ce que vous dites, je connaissais ces chiffres - là où l'argent est mis actuellement, c'est pour ce qu'on appelle la route des quais, la route qui longe la mer. C'est une route qui coûte 2 500 000 \$ le kilomètre. C'est extrêmement cher, cela ne fait pas bien long sur un contrat de 14 000 000 \$ ou 15 000 000 \$.

M. Clair: Oui.

M. LeMay: Si je prends le comté de Gaspé, qui a 200 milles, cela fait peut-être une quinzaine de kilomètres.

M. Clair: C'est la raison pour laquelle...

M. LeMay: ...ce sont de grosses sommes.

M. Clair: C'est la raison pour laquelle on proposait au gouvernement fédéral de

pouvoir utiliser le solde de l'entente sur les axes routiers prioritaires pour des travaux comme ceux-là, ce qui nous aurait permis de dégager d'autant la marge de manœuvre pour d'autres initiatives en matière de voirie régionale.

Le Président (M. Champagne): Le programme no 3. M. le député de Berthier.

L'autoroute 40

M. Houde: Merci, M. le Président. Notez que tantôt, M. le ministre, vous avez un peu effleuré la route 40 Montréal-Québec par la rive nord. J'aimerais avoir plus de précisions pour savoir les endroits qui ne sont pas faits encore entre Donnacona et Trois-Rivières ou Cap-de-la-Madeleine, si vous aimez mieux, et la date où cela peut être terminé.

M. Clair: Là-dessus je suis content que vous me posiez la question car vous allez me fournir l'occasion de démentir une nouvelle qui serait parue dans un journal de Portneuf, soit que l'autoroute 40 ne serait pas une priorité pour le ministre des Transports et qu'il n'y avait aucun échéancier quant à l'ouverture de l'autoroute et quant à la terminaison des travaux. C'est totalement faux.

M. Houde: Qui aurait rapporté cela?

M. Clair: Je ne sais pas qui aurait déclaré cela. Je sais que cela a été rapporté dans un journal local, des paroles qu'on aurait attribuées à mon collègue, le ministre de l'Aménagement, M. Gendron. La fin de la construction de l'autoroute 40 est prévue pour la fin de l'été 1984. Il reste essentiellement, si ma mémoire est fidèle, un contrat de terrassement - gravelage, qui est octroyé. C'est le dernier sur l'autoroute 40 entre Trois-Rivières et Québec. Ce contrat ne peut pas se rendre jusqu'à l'étape du recouvrement en béton bitumineux dans la saison qui débute. Cet été, vont se faire des travaux de recouvrement pour une longueur d'à peu près une quarantaine de kilomètres. Peu importe la longueur de recouvrement en béton bitumineux qu'on va faire, je sais que c'est une partie très importante.

On ne peut pas dans la même saison, cet été, terminer le contrat de terrassement - gravelage qui reste à réaliser, le rendre à une étape où il pourrait être asphalté pendant la présente saison. Il y aurait un problème additionnel à cela; même si cela pouvait être fait, compte tenu de l'étendue qui doit être asphaltée au cours de cet été, il y aurait probablement de la difficulté à s'approvisionner dans la même région pour faire autant de travaux d'asphaltage. C'est pourquoi on va procéder sur l'exercice

financier de cette année et sur l'exercice financier de l'an prochain. On va dépenser en 1983-1984 environ 16 000 000 \$ en termes de dépenses cette année et 6 700 000 \$ en 1984-1985, ce qui terminerait pour la fin de l'été 1984 les travaux. L'autoroute pourrait être ouverte à ce moment-là sur toute sa longueur.

M. Vallières: Est-ce que cette année cela inclurait les diverses voies d'accès, les diverses sorties qui sont nécessaires pour avoir accès à d'autres routes secondaires, par exemple? Est-ce qu'elles sont prêtes ces sorties au moment où l'on se parle?

M. Clair: Il y en a dont la construction est sur le point d'être terminée et les autres vont être réalisées en 1984. Quand l'autoroute va ouvrir, elle va être fonctionnelle sur toute sa longueur. Cela comprend effectivement tous les raccordements, toutes les voies d'évitement, etc.

M. Houde: Si je comprends bien, près du Cap-de-la-Madeleine il n'y a pas de pavage de fait, il n'y a rien. Par contre, lorsqu'on laisse l'autoroute 40 à Donnacona, il y a à peu près un mille de pavé; sur le reste, il n'y a rien de fait.

M. Clair: Il y a une partie qui est déjà asphaltée mais qui n'est pas ouverte à la circulation. Les contrats vont se donner incessamment, en juin, pour procéder à l'asphaltage. On pense que d'ici la fin de l'été on aura une décision à prendre à savoir si on ouvre une section d'à peu près 40 kilomètres de plus, pour l'hiver 1983-1984 ou si on l'ouvre pas. La décision devrait être prise à la fin des travaux.

M. Vallières: Le pavage doit commencer du côté du Cap-de-la-Madeleine ou de l'autre côté de l'autoroute.

M. Clair: Je pense qu'il y en a des deux côtés.

M. Vallières: Des deux côtés. Je ne sais pas comment vous procéderez, mais je pense qu'il serait important, s'il y a des investissements - vous parlez de 16 000 000 \$, cette année...

M. Clair: Oui, 16 000 000 \$.

M. Vallières: ...qu'une section de la route puisse être utilisée le plus rapidement possible.

M. Clair: Oui, c'est notre objectif de rendre cette autoroute fonctionnelle et utilisable sur toute sa longueur, dans les meilleurs délais.

Le Président (M. Champagne):
Programme no 3. Le député de Bellechasse.

La construction du réseau routier et les MRC

M. Lachance: Merci, M. le Président. J'aimerais poser une question au ministre relativement à l'implication éventuelle des municipalités régionales de comté, en ce qui concerne la construction du réseau routier. On pourrait aborder le même sujet sur l'entretien du réseau routier, mais je l'aborde sous l'angle de la construction. J'aimerais savoir si, actuellement au moment où on se parle, il y a des ententes de conclues ou en voie de l'être sur ce sujet. À un moment donné, on a entendu des rumeurs dans les médias d'information à savoir que certaines municipalités régionales de comté craignaient de se voir confier des responsabilités et qu'elles n'aient pas les ressources financières et humaines pour répondre à ces implications.

M. Clair: D'abord, je peux dire que tout cela est parti d'une déclaration du maire de Bécancour, M. Maurice Richard. Il a fait des déclarations que je ne peux qualifier autrement que "d'intempestives" en ce sens que le gouvernement s'apprêterait, que le ministère des Transports s'apprêterait, en quelque sorte, "à se débarrasser" de la construction de la voirie régionale, de l'entretien des chemins d'hiver et de l'entretien même des chemins d'été, au détriment des municipalités régionales de comté. Cela est tout à fait faux et inexact. Ce maire était particulièrement mal informé puisqu'il appartient à une MRC, la MRC de Bécancour, qui a produit elle-même - et si ma mémoire est fidèle, c'était même à l'unanimité - une résolution demandant au ministre délégué à l'Aménagement de pouvoir vivre une expérience pilote, quant à son implication dans la planification des travaux de construction routière, afin de voir comment pourrait éventuellement s'effectuer un transfert de responsabilité.

Il y a eu trois municipalités régionales de comté qui ont fait une telle demande. Il y a eu celle de Matapédia, celle de Bécancour et celle de Nouvelle, en Beauce, si ma mémoire est fidèle. Actuellement, on a fait des propositions à la MRC de Matapédia et à celle de Bécancour quant à la voirie tertiaire, pour voir comment on pourrait organiser différemment l'entretien et la construction de la voirie tertiaire avec les municipalités régionales de comté. On n'a pas forcé le bras de personne. Ce sont des MRC qui l'ont demandé. Il n'est aucunement question que le ministère des Transports, purement et simplement, se décharge de ses responsabilités là-dessus en faisant payer une facture ou une note quelconque par les municipalités régionales de comté. On a agi

selon leur demande.

M. Lachance: En question complémentaire, j'aimerais savoir si d'autres MRC ont manifesté le même désir que celle de Bécancour et celle de Matapédia. Est-ce que le ministre serait réceptif à des demandes de ce genre par d'autres MRC?

M. Clair: Je dois dire là-dessus que c'est davantage le ministre délégué à l'Aménagement, qui est responsable du développement régional et du dossier de la décentralisation, qui est en contact avec les MRC sur cette question. Nous étions disposés à vivre des expériences dans trois ou quatre - éventuellement, quatre - municipalités régionales de comté. Selon ce que mon sous-ministre m'indique, il y a eu sept ou huit demandes de MRC. Je pense qu'il ne faut pas entrer trop vite là-dedans, dans l'intérêt et du ministère et des municipalités régionales de comté. Voyons comment on peut vivre une expérience dans certaines municipalités régionales de comté avant d'envisager de décentraliser toute la voirie tertiaire vers les municipalités régionales de comté.

S'il y en a d'autres qui sont intéressées, le ministre délégué à l'Aménagement est sûrement intéressé à prendre connaissance de ces propositions.

M. Lachance: Si je vous demande cela, M. le ministre, c'est parce que, la semaine dernière, j'ai rencontré les maires de la MRC de Bellechasse en assemblée régulière du conseil et, comme je suis moi-même un ex-maire, j'ai été assez sensible aux remarques qu'ils m'ont formulées. Je reviendrai tantôt sur le programme 4, parce qu'il y a des éléments assez pertinents à ce niveau.

Le grand reproche qu'on fait au ministère des Transports, avec justesse parfois - je l'ai vécu, je l'ai vu, je le constate parfois encore - c'est qu'on pourrait en faire plus avec moins d'argent. Je pense bien que c'est l'objectif du gouvernement actuel; l'objectif du ministre des Transports. Par exemple, on nous cite des cas où, pour remplacer un ponteau de béton qui traverse une route, arrivent trois véhicules du ministère avec une dizaine d'hommes; tout le monde est autour de cela, et cela coûte les yeux de la tête. Alors, les gens, les maires, disent: Nous, si on administrait notre municipalité comme ça, on serait en faillite depuis longtemps. Et on pense qu'on pourrait faire mieux, si on nous laissait l'argent pour le faire.

M. Clair: Je pense qu'il y a du vrai dans cela, à savoir que les normes de construction du ministère étaient peut-être trop exigeantes. C'est la raison pour laquelle

on a développé un programme de construction à normes réduites. Maintenant, vous savez, je pense qu'il faut être prudent là-dessus. Tout le monde cherche à faire plus avec le même argent; c'est un objectif que tout le monde partage. Mais, par contre, il faut se promener sur le réseau routier secondaire pour voir qu'à l'occasion les municipalités ont cru faire mieux avec moins d'argent. Mais regardez ce qu'elles ont fait en réalité. Ce sont des travaux qui n'ont pas duré, qui étaient d'une qualité insuffisante et qu'aujourd'hui le ministère doit reprendre. Je me dis qu'il faut avoir le souci, dans ce domaine, de s'assurer, s'il y avait une décentralisation de la voirie tertiaire, que ça ne mène pas à une mauvaise utilisation des fonds.

Par exemple, la tentation est très grande, tant de la part des députés de l'Opposition d'ailleurs, que des députés ministériels, de soutenir parfois leurs municipalités dans des demandes d'asphaltage de rangs qui ne sont pas en état de recevoir de l'asphalte. Moi, ça m'inquiète. Allez vous promener dans certains comtés de ma propre région, que je connais, où, comme on dit parfois, sur des coups d'élections, il y a eu de l'asphalte installée, dans les années quarante et les années cinquante. Je vous donne deux exemples: allez voir le neuvième et le septième rang de Saint-Dominique et de Saint-Liboire. Essayer de refaire cela aujourd'hui, c'est un problème énorme. On a mis de l'asphalte, à l'époque, sur des rangs qui n'étaient pas aptes à recevoir un recouvrement de béton bitumineux. Et, aujourd'hui, dans une emprise très étroite, on retrouve une épaisseur d'asphalte qui doit atteindre un pied, à certains endroits. Et refaire ces rangs-là, c'est très très très coûteux.

Alors, je dis oui à l'idée de vivre des expériences de décentralisation tertiaire. Oui, je pense que, dans plusieurs cas, on pourrait faire plus avec le même argent et c'est intéressant d'embarquer dans des expériences comme celles-là. Mais il ne faut pas non plus, construire à bride abattue le réseau routier et vivre les problèmes qu'on a vécus autrefois. Je pense qu'il faut avoir le sens de la mesure et dire: Oui, on doit essayer d'aller vers l'objectif de faire plus avec le même argent. Mais, avant de s'embarquer purement et simplement dans une décentralisation globale, je pense qu'il faut essayer d'abord de vivre des expériences dans quelques municipalités régionales de comté.

Le Président (M. Champagne): Alors, y a-t-il d'autres questions sur le programme 3?

M. Vallières: J'ai dit tantôt que j'allais faire chevaucher les programmes 3 et 4 et que nous allions les adopter en bloc, à la fin des travaux.

Le Président (M. Champagne): Ah! c'est cela. D'accord.

M. Vallières: J'ai encore plusieurs questions à adresser au ministre. Alors, j'espère qu'il pourra nous fournir des réponses un peu - tout en étant complètes - plus courtes que celle qu'il vient de donner parce que mon collègue, le député de Jeanne-Mance, veut parler du taxi pendant une vingtaine de minutes. Ce qui fait qu'il nous reste à peine une quinzaine de minutes. Alors, j'aurais quelques questions, qui sont assez rapides, au ministre, tant sur la conservation que sur la construction.

En ce qui concerne la conservation des structures de béton - on parle en particulier des ponts - y a-t-il des choses qui sont faites pour prévenir les problèmes occasionnés par les éléments corrosifs, en particulier par le sel qui est épandu? J'ai remarqué que, dans certaines provinces, à tout le moins, on arrose les structures. Est-ce que c'est efficace? Je ne sais pas. C'est la raison pour laquelle je vous pose la question.

M. Clair: Je sais qu'on le fait sur les structures d'acier. Quant aux structures en béton, on met des joints d'étanchéité pour isoler la surface du tablier.

M. Vallières: C'est pratiqué dans vos constructions les plus récentes, j'imagine. Dans les constructions qui datent d'un certain temps, est-ce que des mesures de prévention sont prises?

M. Clair: Pas actuellement. Non. Le béton, qui date de plusieurs années, a atteint un degré de maturité qui le rend plus résistant aussi à l'action des fondeurs.

M. Vallières: Cela n'a pas été examiné sur une base... Puisque le ministère a maintenant plusieurs données scientifiques, je sais qu'il y a des groupes de recherche. Est-ce qu'on s'est penché, en particulier, sur une façon que l'on pourrait... Parce que je remarque, quant à la conservation des ponts, qu'il y a quand même des dépenses considérables. Est-ce qu'il ne serait pas pensable que, éventuellement, on essaie de voir si on ne pourrait pas faire des économies à ce niveau?

M. Clair: Des études ont été faites pour évaluer l'électricité, l'ionisation - je n'ai pas le mot précis - dans le béton, le courant électrique, qui se développe entre l'armature et la saumure. À l'époque, cela n'a pas été démontré rentable d'utiliser, sur une grande échelle, des artifices pour empêcher le passage du courant électrique.

M. Vallières: Mais ces nouveaux... Oui.

M. Clair: Je peux assurer le député que le ministère des Transports participe régulièrement à tous les colloques scientifiques sur les meilleures méthodes de conservation de nos structures, d'amélioration, de la durabilité de nos interventions. Il y a sûrement, au ministère, des gens qui ont suivi cela de près. Par exemple, j'ai devant moi le guide de gestion routière qui a été publié par l'Association québécoise du transport et des routes. Il a été préparé par l'Association des routes et transport du Canada, dont le sous-ministre des Transports, à l'époque, était le président.

Alors, je peux assurer le député, si je ne peux pas répondre de façon spécifique à sa question, que le ministère suit de très près toute l'évolution technologique, technique là-dedans et qu'on n'est pas en retard sur les autres, loin de là.

M. Vallières: Quant aux subventions accordées aux municipalités, par votre ministère, pour des routes dont l'entretien revient aux municipalités, l'enveloppe budgétaire 1983-1984 sera-t-elle augmentée par rapport à celle de 1982-1983?

M. Clair: Non. Elle est actuellement telle qu'elle apparaît aux crédits. Par rapport à la somme de 14 842 000 \$ qui avait été accordée en 1982-1983, on prévoit un montant de 12 981 000 \$ pour l'ensemble. Cela inclut les pistes cyclables et les ponts municipaux. En ce qui concerne l'enveloppe budgétaire pour l'amélioration des chemins municipaux, telle qu'elle apparaît présentement aux crédits, elle est de 8 000 000 \$, comparativement à 8 900 000 \$, l'année dernière. Autrement dit, les 12 981 000 \$ se décomposent comme suit dans le cahier des crédits: 3 500 000 \$ pour l'entretien des ponts municipaux; 1 400 000 \$ pour les pistes cyclables; 8 081 000 \$ pour les chemins municipaux.

M. Vallières: Est-ce que le ministre aurait objection à déposer, dans les jours qui vont venir, la liste des enveloppes budgétaires qui ont été octroyées par comté, l'année dernière, quant aux subventions aux municipalités?

M. Clair: Je l'ai déposée l'année dernière. Il faut bien comprendre que l'enveloppe initiale accordée à chaque député est modifiée en cours d'année. Pour des raisons qui ne tiennent souvent pas à notre volonté - par exemple, je me souviens des comtés de Portneuf et Gatineau - l'an dernier, on a dû augmenter les montants alloués parce qu'il y a eu des ponts municipaux qui ont été considérablement endommagés au moment du passage d'un camion plus lourd, où ni la municipalité, ni

nous n'avions prévu intervenir. Ces enveloppes-là sont modifiées en cours d'année. Je n'ai pas objection à ce qu'on vous fasse parvenir la liste. Je pense qu'on l'a fait l'année dernière.
(17 h 30)

M. Vallières: Et pour les ponts et pour l'enveloppe?

M. Clair: Pour les ponts, c'est peut-être plus compliqué. On pourrait vous envoyer cela au total.

Sujets divers

M. Vallières: Maintenant, concernant les appels d'offres qui sont faits sur certains travaux effectués par le ministère, compte tenu que vous êtes assuré d'année en année qu'une bonne partie du budget est reconduite, n'y aurait-il pas possibilité, en particulier, que les appels d'offres pour le pavage, les traitements de surface, les doubles traitements de surface, les couches d'usure, soient publiés plus tôt afin de procéder dans les conditions les plus idéales possible? On a des travaux de pavage qui se font au mois d'octobre et au mois de novembre. Je pense bien que les expériences ne sont pas trop concluantes. Est-il possible qu'on devance passablement les appels d'offres?

M. Clair: Les travaux d'asphalte ne peuvent à peu près pas commencer avant le 1er juin. Si on tient compte du fait que les contrats de moins de 400 000 \$ sont des contrats négociés, cela va quand même très rapidement. On ne considère pas que les travaux ne se font pas dans des conditions normales et qu'il y a un retard à ce compte-là.

M. Vallières: Est-ce que vous croyez que les travaux de traitement de surface qui sont faits au mois d'octobre ou au mois de novembre sont efficaces? Est-ce qu'on ne risque pas de retrouver ces crédits-là sous forme de parachèvement l'année suivante?

M. Clair: On m'indique qu'on va tenter d'avancer effectivement les travaux qui s'effectuaient aux mois d'octobre et de novembre. Je pense que mon sous-ministre lors de la tournée l'année dernière avait pris cet engagement-là, d'essayer d'avancer cela et ce sera fait.

M. Vallières: Relativement à l'emploi du sel qui est fait par le ministère, je lisais dans les notes que vous nous avez fournies avant les crédits qu'il y a cinq régions sur douze qui s'approvisionnent en sel de la mine Seleine des Îles-de-la-Madeleine. Pour ce qui est de l'épandage du calcium liquide qu'on fait au cours de la période estivale, est-ce qu'il serait impensable, éventuellement, de

passer plutôt à l'épandage de calcium en vrac qui permettrait peut-être d'alimenter davantage la mine des îles? Où prend-on ce sel liquide qu'on étend actuellement?

M. Clair: Ce qui vient des Îles-de-la-Madeleine, c'est du chlorure de sodium, du sel de cuisine, tandis que ce qui s'applique comme "abat-poussière", c'est du chlorure de calcium dont le seul fournisseur est Allied Chemical.

M. Vallières: Combien coûte le sel liquide actuellement, ce qu'on épand l'été? Est-ce que c'est vendu au pied ou au kilomètre?

M. Clair: 80 \$ la tonne.

M. Vallières: 80 \$ la tonne. Pourriez-vous me dire combien il en coûte pour un kilomètre?

M. Clair: Cela doit coûter, je pense, 600 \$ le kilomètre.

M. Vallières: 600 \$ le kilomètre.

M. Clair: Je m'excuse, je pense que j'ai été trop vite. Je n'ai pas les chiffres ici. Si on avait, M. Bonneau, le nombre de kilomètres de routes qui sont traités, on pourrait le trouver facilement puisqu'on a une prévision de 5 400 000 \$ pour l'"abat-poussière". Si on avait le kilométrage des routes qui sont ainsi traitées, on pourrait avoir une idée assez précise du coût moyen au kilomètre. On pourrait passer à autre chose et y revenir.

M. Vallières: On pourra revenir, M. le ministre, éventuellement. Relativement à l'exploitation de vos garages dans les divers districts, entendez-vous profiter des services qui sont offerts par vos garages de voirie afin d'examiner un mécanisme de transfert budgétaire du ministère de la Justice au ministère des Transports pour l'entretien mécanique des véhicules qui sont utilisés par le ministère de la Justice pour des travaux légers, par exemple? Je pense qu'actuellement ces véhicules sont entretenus par l'entreprise privée. Est-ce qu'il ne serait pas avantageux d'alimenter les garages de la voirie, par exemple, pour la question des freins, des pneus, de l'huile, du graissage, des phares, de certaines mises au point, afin d'alimenter davantage vos garages? Je pense en particulier aux véhicules de la Sûreté du Québec et des surveillants routiers.

M. Clair: Ce n'est pas tant le ministère de la Justice seul que l'ensemble des ministères du gouvernement. Ce que j'ai demandé d'examiner - même si on me dit que c'est très compliqué de faire cette

analyse - c'est d'évaluer par exemple au ministère de l'Énergie et des Ressources ou au ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, qui sont également propriétaires d'équipements semblables à ceux du ministère des Transports, de voir dans quelle mesure il pourrait être avantageux que ces véhicules soient entretenus au ministère des Transports dans nos garages. Je pense que ce n'est pas tant la flotte de véhicules automobiles réguliers de la Sûreté du Québec que les autres équipements. On entretient plutôt nous-mêmes les camions et les équipements lourds, la machinerie lourde dont on est propriétaire.

J'ai demandé il y a environ un mois qu'on analyse cette dimension du problème. Cependant, on m'indique que cela ne pourrait être que dans certains cas où il pourrait y avoir un avantage. C'est évident que si on dit au ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche: Maintenant, dans toutes les régions du Québec, vous devez aller faire entretenir vos équipements au ministère des Transports, cela pourrait nous nécessiter des agrandissements de garages, des augmentations de marchandises, de pièces, etc. C'est une commande que j'ai passée au ministère et j'espère en avoir des résultats dans le courant de l'année.

M. Vallières: Je vous remercie. J'ai ici une note qui m'a été fournie par la députée de Chomedey afin que je pose quelques questions au ministre. Puisqu'on est dans les garages, c'est relatif à l'adoption de la loi 88 modifiant la Loi sur les autoroutes ayant entre autres pour objet d'intégrer les activités de l'Office des autoroutes au ministère des Transports et prévoyant la mutation du personnel de l'office au ministère des Transports. Les employés de l'entretien et des garages ont été mutés, soit au garage à Anjou, me dit-on, ou au garage à Henri-Bourassa. Les questions seraient les suivantes: Le garage de Laval-des-Rapides sera-t-il fermé complètement? Y a-t-il quelqu'un ici qui pourrait nous donner la réponse?

M. Clair: Je ne peux pas répondre d'une façon spécifique quant à celui de Laval-des-Rapides. Celui de Charlemagne est fermé. J'ai dit qu'il y avait des avantages à l'intégration des activités de l'Office des autoroutes au ministère des Transports, des économies d'échelles à réaliser. C'est évident que cela nécessitera une réallocation du personnel puisque, parallèlement, sur le même territoire auparavant, il y avait des garages, des équipes d'entretien, etc., de l'Office des autoroutes et du ministère des Transports du Québec sur le même territoire, cloisonné l'un sur l'autoroute et l'autre aux alentours de l'autoroute. Il est certain que cela entraînera une réorganisation du

fonctionnement dans les régions touchées, que cela entraînera la cessation de certaines activités qui avaient lieu soit à l'office, soit au ministère des Transports, en vue d'une meilleure intégration physique des activités et pour pouvoir bénéficier des économies d'échelles escomptées.

M. Vallières: Ici, on semble s'interroger sur le service qui sera donné en particulier en hiver lors des tempêtes. On demande également si les employés ont été mutés en permanence au garage à Anjou.

M. Clair: Tous les employés de l'Office des autoroutes ont été intégrés au ministère des Transports. Ce sont des employés au sens de la Loi sur la fonction publique, des employés permanents qui bénéficient tous des mêmes conditions que les autres employés du ministère des Transports.

M. Vallières: Si le garage de Laval-des-Rapides est fermé, qu'advient-il l'hiver quand il y aura des tempêtes? Va-t-on être assurés que le service sera aussi efficace qu'auparavant?

M. Clair: Le service sera aussi efficace, mais on espère qu'il sera moins coûteux.

M. Vallières: À la première question que je posais, on pourrait me répondre ultérieurement si le garage de Laval-des-Rapides sera fermé complètement.

M. Clair: Oui, on vous répondra.

M. Vallières: Oui. J'aurais une question à poser au ministre relativement à l'achat d'outillage prévu pour l'année 1983-1984. Pourrait-on m'indiquer quels sont les montants prévus pour l'achat d'outillage, tels niveleuses, camions ou tracteurs au cours de 1983-1984?

M. Clair: 9 954 000 \$.

M. Vallières: Est-ce que cela représente une augmentation ou une diminution par rapport à l'an passé?

M. Clair: C'est une bonne question.

M. Vallières: Vous pourriez peut-être y répondre tout à l'heure, j'aurais une autre...

M. Clair: ...indexée, c'est une augmentation de 8,8%.

M. Vallières: Concernant l'expropriation, pourriez-vous m'indiquer quel est le budget de dépenses d'expropriation de 1983-1984?

M. Clair: 32 000 000 \$.

M. Vallières: Est-ce que le ministère dispose d'une banque de projets disponibles sur lesquels on est prêt, à partir du moment où on a l'argent, à procéder à la construction ou à la reconstruction de routes? Si oui, quel est le coût estimé de cette banque de projets?

M. Clair: La réponse est oui. Quant à avoir une estimation, c'est plus difficile de donner une réponse, parce que cela dépend de l'état d'avancement de chacun des projets, mais c'est évident que le ministère essaie de toujours avoir du travail planifié en avant de lui. Ce qui a changé fondamentalement, cependant, c'est qu'en matière d'expropriation - le sous-ministre vous l'a indiqué lors de ses deux dernières tournées - on a beaucoup resserré tout le dossier afin d'éviter d'exproprier pour des années à venir pour des travaux qui ne seront peut-être pas effectués avant sept, huit ou dix ans. L'expérience du dépôt massif de plans de 1975 a été bénéfique pour le ministère et, dans ce sens, on n'embarquera pas à nouveau dans des expropriations massives pour le cas où on serait prêt à faire des travaux l'année prochaine ou dans cinq ans. On essaie de se limiter à un délai raisonnable de prévisions, mais, effectivement, il y a en banque des travaux qui pourraient être faits.

M. Vallières: Avant de laisser la parole à mon collègue de Jeanne-Mance, j'aurais peut-être une question sur une opération. Vous pourriez m'indiquer si elle est encore en cours ou si elle est terminée, relativement à la reclassification des routes non numérotées. Il y a une opération qui a été entreprise. Pouvez-vous m'indiquer quand ce travail a débuté, quand il sera terminé et quels sont les coûts estimés?

M. Clair: C'est en marche et j'attends un rapport pour l'automne.

M. Vallières: Cela coûte combien cette opération?

M. Clair: C'est fait à même des effectifs réguliers du ministère des Transports. C'est un travail qui a été commencé il y a un an et demi environ. La petite équipe qui y est affectée fait appel à l'occasion au personnel en région pour procéder dans son travail. Quant à identifier un coût précis à cela, cela fait partie des activités régulières du ministère et ce sont donc des effectifs réguliers qui font cela.

M. Vallières: C'est évident que, pendant qu'ils font cela, ils ne font pas autre chose.

M. Clair: C'est évident.

M. Vallières: Je vais laisser la parole à mon collègue de Jeanne-Mance. S'il reste du temps par la suite, j'aurai d'autres questions sur les mêmes programmes.

Le Président (M. Champagne): M. le député de Jeanne-Mance, à vous la parole.

L'application de la loi 48

M. Bissonnet: Je doute fort que le ministre sache de quoi je vais l'entretenir.

M. le ministre, pourriez-vous nous dire combien a coûté l'application de la loi 48? Les chiffres que je retrouve ici dans votre documentation sont: 50 000 \$ pour les avis publics dans les journaux; je retrouve également des mandats à MM. Jean Pelletier, Claude Saint-Hilaire et Normand Morissette qui totalisent des montants d'environ 15 000 \$...

M. Clair: Cela a coûté...

M. Bissonnet: À part cela, combien avez-vous dépensé?
(17 h 45)

M. Clair: ...365 000 \$. Je peux vous donner un peu la répartition des dépenses. Alors, l'ensemble du personnel du comité, tout le personnel qui a été embauché pour la sécurité et l'organisation des deux assemblées, de l'élection; le personnel qui a travaillé pour la préparation de toute l'assemblée; tout cela a coûté environ 50 000 \$; les membres du comité comme tel: 20 000 \$; les communications de toutes sortes: 50 000 \$; la vérification des livres a coûté très cher, parce que cela a été très compliqué. Les vérificateurs-comptables ont dû développer un programme informatique pour concilier les listes de la Régie de l'assurance automobile, de la Commission des transports du Québec, de la Ligue A-11. C'est un travail, cependant, qui est utile pour tout le monde, tant pour la ligue que pour le gouvernement, la Régie de l'assurance automobile et la Commission des transports du Québec, cela a coûté 145 000 \$. Ensuite, il y a des dépenses de traduction simultanée pour 3500 \$, de location de locaux pour 6000 \$. L'impression, la traduction et l'envoi de documents ont coûté 50 000 \$ et la location d'équipements et de fournitures de bureau 15 000 \$. Effectivement, j'ai trouvé que c'était très coûteux. Cela a été une opération coûteuse, l'application de la loi 48. Mais, je pense que, puisque l'objectif a été atteint par rapport à la Ligue A-11 et que plusieurs des résultats des travaux menés par les vérificateurs quant aux listes sont du matériel qui est utile pour le gouvernement. Dans les circonstances, le jeu en valait la chandelle.

M. Bissonnet: M. le ministre, en ce qui

a trait à l'engagement des vérificateurs, je me réfère au document qui fait partie de votre livre de présentation, c'est un montant de 20 000 \$ qui avait été prévu, à ce moment-là.

M. Clair: Oui.

M. Bissonnet: Aux crédits du mois de mars 1983, on a porté le montant de 20 000 \$, pour une deuxième fois, à 144 686 \$. Est-ce que c'est un compte final? Est-ce qu'il y aurait un autre supplément qui pourrait être apporté à ce compte? On augmente de 700%. Je regarde cela, c'est le coût de vérification d'une municipalité de 100 000 habitants pour environ cinq ans, une ville qui a un budget d'environ 50 000 000 \$. Cela coûte de 35 000 \$ à 40 000 \$ par année et on se retrouve avec un compte de 145 000 \$.

M. Clair: Comme je l'expliquais...

M. Bissonnet: Quand vous avez engagé cette firme... Évidemment, vous vous reportez au barème, est-ce qu'il arrive que vous engagiez des firmes de vérificateurs avec un prix forfaitaire... Vous ne pouvez pas le faire, j'imagine, en vertu de la Loi sur les corporations?

M. Clair: Je pense qu'il n'y a personne qui aurait accepté, en vertu des lois, de fonctionner avec un montant forfaitaire. Comme je vous l'indique, le travail a été beaucoup plus difficile que ce qu'on appréhendait à première vue. Comme je vous l'indique, cela nous a permis de découvrir, par exemple, qu'il n'y avait pas de concordance entre la liste des détenteurs de permis de la Régie de l'assurance automobile, de la Commission des transports du Québec et de la Ligue A-11. Finalement, tout cela a été concilié et, comme il fallait faire une vérification qui portait sur les années 1978, 1979, 1980, 1981, 1982 et une prévision pour 1983, tant que la firme de vérificateurs a cru qu'elle pourrait fonctionner sans mettre sur pied un programme informatique, les estimations du départ pouvaient sembler réalistes. Mais, dès qu'on a dû en venir à la conclusion que les vérificateurs-comptables devraient, s'ils voulaient finalement prendre la solution la moins coûteuse, développer un programme informatique pour cela, on a connu un coût aussi élevé que cela. Je dois dire là-dessus que cela a été la raison principale de ce coût très élevé. Mais, il faut bien comprendre que le mandat de la firme de vérificateurs-comptables était très précis dans la loi, que si elle voulait rencontrer son mandat et rendre le service aux détenteurs de permis, elle devait procéder comme elle a procédé et cela a coûté très cher.

M. Bissonnet: M. le ministre, vous avez mentionné la Commission des transports, le problème principal de la Ligue de taxi A-11 est que les gens, lors de l'émission du permis, devaient présenter à la Commission des transports un document prouvant qu'ils avaient payé la cotisation de la ligue. Est-ce que, depuis la nouvelle élection - on en a parlé à la commission parlementaire - lorsque la Commission des transports émet un permis, on exige toujours l'avis de cotisation à la ligue pour que la ligue soit bien payée chaque fois qu'un permis est réémis?

M. Clair: C'est une bonne question.

M. Bissonnet: C'est une bonne question.

M. Clair: Premièrement, on me souligne, comme le député le sait déjà, qu'il n'y a pas d'émission de nouveau permis...

M. Bissonnet: Je n'ai pas parlé de nouveau permis. Je parle...

M. Clair: ...il n'y a que des transferts...

M. Bissonnet: ...des permis qui sont renouvelés. Le problème que la Ligue A-11 avait.

M. Clair: Effectivement, lorsqu'il y a des demandes de transfert, la commission demande la preuve de paiement, si je comprends bien. Lorsqu'il y a renouvellement, cela se fait de façon automatique lors du renouvellement de l'immatriculation. Rien ne permet à la Régie de l'assurance automobile ou à la Commission des transports du Québec, actuellement, de procéder autrement. Il est question, dans la réforme, de voir si on ne devrait pas systématiquement, au moment du renouvellement de l'immatriculation, exiger la preuve du paiement de la cotisation à toute ligue de taxi. C'est un examen. Actuellement, c'est plutôt sur plainte de la ligue que la Commission des transports du Québec peut agir.

M. Bissonnet: Si je comprends bien, M. le ministre, le seul moment où la ligue peut être certaine que ses dus vont lui être versés c'est quand quelqu'un décide de transférer son permis. Entre-temps...

M. Clair: Non, s'il y a un renouvellement et que le renouvellement...

M. Bissonnet: ...s'il y a un transfert de permis.

M. Clair: S'il y a un renouvellement, le renouvellement est automatique, mais normalement, la cotisation est obligatoire. Il

peut y avoir une plainte, une dénonciation à la Commission des transports du Québec à l'effet que quelqu'un n'a pas payé sa cotisation.

M. Bissonnet: Est-ce qu'il y a - parce que les renouvellements se sont faits dernièrement - des plaintes de la ligue de taxi à l'effet que des membres de la ligue n'avaient pas payé leur contribution?

M. Clair: Je n'ai pas d'information à ce sujet.

M. Bissonnet: Pendant que la Commission des transports est ici, vous savez qu'on avait parlé longuement, en commission parlementaire, de l'émission de 500 permis lors de l'exposition universelle. Est-ce que vous vous étiez engagé à une réponse à cet effet? Est-ce que depuis...

M. Clair: Je ne me souviens pas m'être engagé à vous donner une réponse là-dessus.

M. Bissonnet: Ah! bien oui, parce que là vous...

M. Clair: Tout ce dont je me souviens, c'est qu'après avoir questionné les gens de la ville de Montréal on n'avait pas de réponse définitive parce qu'il n'y avait personne qui était là à ce moment, des gens qui étaient en place...

M. Bissonnet: Est-ce que la Commission des transports peut nous dire, M. le ministre, s'il y a eu 500 permis d'ajoutés en 1966 ou 1967 pour l'agglomération, qui n'était pas 11 dans le temps, de l'île de Montréal et dans la ville de Montréal plus particulièrement?

M. Clair: La question ne doit pas être posée à la Commission des transports. Cela ne relevait pas de la Commission des transports, et même à l'époque c'était la Régie des transports et non pas la Commission des transports. Cela ne relevait pas de la Régie des transports.

M. Bissonnet: De toute façon, il y a une suite à la Régie des transports.

M. Clair: Oui, mais cela remonte à 1966 ou 1967.

M. Bissonnet: Si je vous pose...

M. Clair: L'émission des permis ne relevait pas de la Commission des transports ni de la Régie des transports. Cela relevait de la ville de Montréal c'est pour cela que je vous dis...

M. Bissonnet: M. le ministre...

M. Clair: ...de poser la question à la ville.

M. Bissonnet: Cela relevait de la ville de Montréal. Mais pour émettre des permis, la ville de Montréal devait avoir l'autorisation de la Régie des transports. Dans l'industrie du taxi, à Montréal, tous les gens pensent qu'il y a eu 500 permis additionnels depuis seize ans. Je vous demande si vous avez vérifié si c'est exact. Ce n'est pas compliqué.

M. Clair: Ecoutez, tout ce que je peux vous répondre là-dessus, je sais que vous revenez là-dessus...

M. Bissonnet: La Ligue de taxi A-11 vous a dit...

M. Clair: ...laissez-moi répondre...

M. Bissonnet: ...qu'il y avait 500 permis additionnels. Moi, en commission parlementaire, je vous ai établi qu'il y avait 5800 permis dans la Ligue A-11. En partant de 5200 permis en 1954, en ajoutant 600 permis dans les autres municipalités telles que Westmount, Verdun, des permis qui ont été ajoutés dans la Ligue A-11, on arrive à 5800. Mais les gars de l'industrie du taxi, eux, sont convaincus qu'il y a eu 100 autres permis.

M. Clair: Comme je vous le dis, je ne peux pas répondre à votre question, pas parce que je ne veux pas...

M. Bissonnet: Je n'ai pas dit que vous ne vouliez pas...

M. Clair: ...ce n'est pas...

M. Bissonnet: ...je vous ai demandé la dernière fois de vérifier cela.

M. Clair: Ce n'est pas nous qui pouvons vous donner la réponse. La Régie des transports à l'époque n'était pas l'organisme qui émettait les permis c'était la ville de Montréal. Tout ce que la Commission des transports a fait, en 1973, a été de reconnaître les droits acquis de tous ceux qui détenaient des permis de taxi en vigueur à ce moment-là. Même si vous questionnez, vous torturez la Commission des transports du Québec, l'ancienne régie et le ministre...

M. Bissonnet: Je ne torture personne.

M. Clair: ...vous ne sortirez pas une réponse de nous sur cette question-là. Cela relevait de la ville de Montréal.

M. Bissonnet: Je m'excuse, M. le ministre, cela ne relevait pas de la ville de

Montréal.

M. Clair: Cela a certainement un intérêt historique, mais...

M. Bissonnet: Ce que je veux vous dire, c'est...

M. Clair: ...nous ne créons pas une commission d'enquête pour savoir s'il est vrai qu'il y a eu 500 permis d'émis...

M. Bissonnet: M. le ministre, que je sache, vous êtes le ministre des Transports.

M. Clair: Oui.

M. Bissonnet: Jusqu'à maintenant, c'est vous.

M. Clair: Votre information est bonne.

M. Bissonnet: Alors, je pose la question au ministre des Transports.

M. Clair: Jusqu'à il y a une demi-heure en tout cas.

M. Bissonnet: Il y a des affirmations qui ont été faites devant la commission parlementaire. Vous vous réferez au journal des Débats où on affirme de façon certaine, que ce soit la régie, que ce soit la commission, qu'il y a des droits acquis, mais à l'intérieur d'un ministère on est supposé trouver des renseignements semblables et pouvoir les vérifier. Ceux qui vous conseillaient à cette époque-là, au mois de février, vous ont dit qu'il y avait probablement eu l'émission de 500 permis. On a fait une vérification de tous les comptes de la Ligue A-11 avec un vérificateur et cela a coûté 145 000 \$. Je vous pose la question: Est-ce qu'on a ajouté 500 permis aux 5800 permis existants?

M. Clair: Vous êtes dur de "comprendre".

M. Bissonnet: Cela, je le comprends très bien. C'est vous qui ne comprenez pas.

M. Clair: Je vous comprends, mais ce que je vous dis, c'est que je ne peux pas vous donner cette réponse-là à moins de créer une mini-commission d'enquête sur cette question...

M. Bissonnet: Cela coûte déjà assez cher comme cela.

M. Clair: ...et d'aller interroger les gens de la ville de Montréal pour savoir comment cela s'est passé. En 1973, la Commission des transports a reconnu comme valides les permis qui avaient été émis à

l'époque par la ville de Montréal, et par les autres villes aussi, bien entendu.

M. Bissonnet: Cela n'a pas été reconnu par la régie.

M. Clair: En 1967?

M. Bissonnet: Non, les 500 permis...

M. Clair: Je ne le sais pas, je suis incapable de vous répondre.

M. Bissonnet: Parfait, je le reprendrai à un autre moment parce que je n'aurai pas le temps cette fois-ci. En ce qui a trait au taxi collectif - il y a deux mois que beaucoup de personnes au Québec pensent au transport par taxi collectif - est-ce qu'il y aura une première phase qui sera tentée dans une municipalité importante dans les prochains mois?

M. Clair: Cela me permet rapidement de faire état de la situation en ce qui concerne la préparation du projet de loi. Nous sommes en consultation avec la Communauté urbaine de Montréal. Déjà, on est en train de travailler pour atteindre le stade d'un avant-projet de loi. J'aurais souhaité être en mesure de le déposer avant la fin de la présente session, non pas pour son adoption, mais au moins pour qu'il soit connu du public. La Communauté urbaine de Montréal, qui a mis sur pied un groupe de travail sur ce sujet, m'indique qu'elle ne sera probablement pas prête à me faire connaître son point de vue définitif, dont je voudrais tenir compte dans la préparation de cet avant-projet de loi, avant le mois de juin. Je pense que, malheureusement, j'ai le choix. Je sais que vous me reprocherez de ne pas le déposer. Mais, si je le dépose, vous me reprocherez de ne pas tenir compte de l'avis de la Communauté urbaine de Montréal et, si je ne le dépose pas, vous me reprocherez de ne pas le déposer assez rapidement pour les chauffeurs de taxi.

M. Bissonnet: Si je comprends bien, on vous reproche toujours quelque chose.

M. Clair: Absolument, on vous connaît. On n'est pas capable de tenir compte de l'avis de la Communauté urbaine de Montréal, si on doit le déposer avant la fin du mois de juin. J'ignore à quel moment. Cela dépendra du moment précis où la commission permanente de la Communauté urbaine de Montréal ou la communauté nous fera ses recommandations.

Quant à des expériences de taxi collectif, j'ai déjà indiqué que nous avions prévu dans le budget des montants pour vivre une expérience semblable. Actuellement, la municipalité qui a manifesté le plus d'intérêt

est la ville de Laval, mais je n'ai pas eu encore la demande détaillée du genre d'expérience que voudrait vivre la ville de Laval.

M. Bissonnet: Très bien, M. le Président; il est 18 heures.

M. Vallières: Juste avant de conclure. Je veux bien saisir ce que le sous-ministre m'a dit tantôt, à savoir que le sel qui provenait de la mine Seleine n'était que du sel de consommation.

M. Clair: Non, non, c'est du sel pour les routes, mais c'est du vrai sel, si vous voulez. C'est comme du gros sel.

M. Vallières: C'est du vrai sel, quoi.

M. Clair: C'est du vrai sel.

M. Vallières: Il peut être utilisé pour l'épandage sur nos routes.

M. Clair: Oui, effectivement, c'est du vrai sel. Mais, ce qu'on a indiqué, c'est que c'est du sodium et non pas du calcium.

M. Vallières: Je trouvais que cela faisait beaucoup de sel consommé par le ministère. Je me demandais...

M. Clair: On leur sert de la soupe salée.

M. Vallières: C'est beaucoup, des centaines de milliers de tonnes.

Le Président (M. Champagne): Il n'y a pas d'autres questions? La commission élue permanente des transports suspend ses travaux à ce soir...

M. Clair: Est-ce qu'on ne devrait pas adopter les programmes 3 et 4?

Le Président (M. Champagne): Oui, 3 et 4? Avec les éléments qui s'y rattachent? Alors, les programmes 3 et 4 et les éléments qui s'y rattachent sont adoptés. Et on suspend...

M. Clair: M. le Président, je pense qu'on pourrait adopter l'élément 4 du programme 5, les subventions au réseau routier municipal.

M. Vallières: Je pense également, M. le Président, qu'on pourrait procéder, quoique, habituellement, on l'adopte en bloc. Mais je n'ai pas d'objection à adopter le...

Le Président (M. Champagne): Oui, il était question d'adopter en bloc. Mais, considérant qu'on a commencé, on va

continuer dans ce sens. Alors, ce serait le programme 4?

M. Clair: Programmes 3 et 4 au complet.

Le Président (M. Champagne): Ça va. Et...

M. Clair: Et l'élément 4 du programme 5.

Le Président (M. Champagne): L'élément 4 du programme 5. Alors, c'est adopté. D'accord?

M. Clair: Adopté.

M. Vallières: Même si l'on constate une diminution qui est plus ou moins acceptable, au programme 4.

Le Président (M. Champagne): C'est bien, de se rallier comme cela. Alors, la commission suspend ses travaux jusqu'à ce soir, 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 h 02)

(Reprise de la séance à 20 h 10)

Le Président (M. Champagne): À l'ordre, s'il vous plaît!

Nous continuons les travaux de la commission parlementaire des transports pour étudier les crédits de ce ministère.

Pour l'information des membres de la commission, ont été adoptés le programme 3, le programme 4 et l'élément 4 du programme 5.

Qui a la parole?

M. Clair: Je pense, M. le Président, que mon collègue, le député d'Orford, voudrait parler d'un sujet qui, même s'il n'est pas en marge aux crédits, porte sur des décisions de la Régie de l'assurance automobile du Québec. En attendant que le député de Laporte s'installe, le député d'Orford pourrait commencer immédiatement sur ce sujet. Je n'ai pas d'objection.

Le Président (M. Champagne): M. le député d'Orford.

Régie de l'assurance automobile du Québec

M. Vaillancourt (Orford): M. le Président, les quelques questions que j'ai à poser concernent la restructuration des bureaux de permis de conduire. Étant donné que, dans cette restructuration, le bureau des permis de conduire de Coaticook doit fermer, j'aimerais savoir du ministre sur quels critères la régie s'est basée pour fermer le

bureau de Coaticook.

Dans les lettres que j'ai reçues, vous y écriviez que, pour que le bureau reste ouvert, il fallait qu'il ait effectué, au cours des trois dernières années, au-delà de 1500 examens pratiques de conduite et environ autant d'examens théoriques. D'après une lettre que j'ai ici, on me dit que, pour les trois dernières années - soit 1980, 1981, 1982 - il y a eu, en 1980, 2261 examens pratiques de conduite; en 1981, 1808 et, en 1982, 1226. Les critères étaient d'environ 1500.

J'ai ici une réponse à une lettre qui a été envoyée par le maire de Coaticook à M. André Laliberté, et je cite: "Pour faire suite à votre lettre du 25 mars courant et à notre rencontre du même jour, je suis en mesure de vous transmettre les informations suivantes. Le bureau de Coaticook a effectué, au cours des trois dernières années, respectivement 2261, 1808 et 1226 examens pratiques de conduite et environ autant d'examens théoriques. Cependant, les examens constituent seulement une partie des transactions effectuées par ce bureau. Par exemple, en 1981, il a effectué environ 12 000 transactions d'immatriculation et 3000 autres transactions reliées aux permis de conduire. Ces chiffres sont ceux utilisés lors de l'étude du nouveau réseau."

J'aimerais que le ministre fasse le point là-dessus. Il a peut-être pris connaissance des pressions qui sont faites par la ville de Coaticook et par plusieurs associations dans la région de Coaticook qui demandent que la Régie révise sa décision afin de voir s'il y a possibilité que le bureau des permis de conduire de Coaticook reste ouvert, étant donné qu'il a à desservir une région qui est assez grande.

La distance entre Coaticook et Sherbrooke, c'est 22 milles ou quelque 40 kilomètres. Je ne me base pas seulement sur le bureau de Coaticook, à Sherbrooke, mais je me base sur la région entière, parce que le bureau de Coaticook dessert les municipalités de Saint-Isidore, Saint-Malo, Saint-Herménégilde, East-Hereford, Stanhope, Baldwin-Mills, une partie de Stanstead, Rock-Island, Tomifobia et la région de Massawippi. Je pense qu'en fermant le bureau de Coaticook, on va obliger les gens de East-Hereford, Paquette, Saint-Herménégilde, Dixville et Stanhope, à se rendre à Sherbrooke, ce qui va représenter certainement une distance de 50 à 60 milles pour aller passer les examens de conduite ou obtenir tout autre service qui ne sera plus donné à Coaticook.

J'aimerais que le ministre nous dise s'il y a des possibilités que la Régie fasse une révision. Sinon, sur quels critères se base-t-on, étant donné que le nombre d'examens exigés, c'est 1500, mais, pour les trois dernières années, cela a été de 2261 en 1980, 1808 en 1981 et 1226 en 1982. Qu'est-

ce qui nous dit qu'en 1983 et en 1984, ce chiffre n'augmentera pas, qu'on ne satisfera pas aux critères sur lesquels la Régie s'est basée?

M. Clair: J'ai effectivement reçu - la Régie de l'assurance automobile aussi - de très nombreuses représentations de la part du député d'Orford lui-même, de la part de mes collègues, les députés de la région de l'Estrie, de la part du maire de Coaticook et de plusieurs autres organismes de la région immédiate de Coaticook sur la question de la fermeture de l'ancien bureau des véhicules automobiles à Coaticook.

Dans les chiffres que donne le député, effectivement, on peut voir que, sur les trois dernières années, il y a eu une décroissance très importante du nombre des permis de conduire émis par le bureau de Coaticook. Si on veut pouvoir juger de la décision de fermer le bureau de Coaticook, il faut regarder le problème dans son ensemble. Il y aura, après la restructuration de la Régie de l'assurance automobile du Québec, 49 bureaux permanents, des bureaux gouvernementaux de la Régie de l'assurance automobile du Québec sur le territoire québécois.

Combien y a-t-il de MRC au Québec? 93 municipalités régionales de comté, 94 avec celle de Champlain. Il n'est pas possible ou envisageable d'avoir un bureau permanent de la Régie de l'assurance automobile dans chacune des municipalités régionales de comté. Cependant, le service annuel de renouvellement de l'immatriculation a été étalé, comme vous le savez. C'est la dernière année, cette année, qu'on a vécu les files d'attente aux bureaux de la Régie de l'assurance automobile pour faire l'immatriculation. Déjà, en étalant ce service sur l'année, on est en mesure d'améliorer le service au public.

D'autre part, même si la Régie de l'assurance automobile a l'intention de favoriser au maximum le renouvellement des plaques d'immatriculation par la poste, il n'en demeure pas moins qu'un bon nombre de gens préfèrent y aller, souvent à la dernière minute, et se présenter dans un bureau près de chez eux. Pour cela, on a appliqué la règle d'au moins un émetteur de plaque d'immatriculation par municipalité régionale de comté. Cela règle, je pense, à peu près 90% du problème. Il y aura, à Coaticook, un émetteur qui sera agréé par la Régie de l'assurance automobile et chargé de renouveler les plaques d'immatriculation. Il sera informatisé au même titre que les autres émetteurs et les résidents de la région immédiate de Coaticook ne connaîtront pas, sur ce plan, une baisse des services; au contraire, ce sera une amélioration des services. Je pense que ce sera une amélioration considérable pour l'ensemble de la clientèle de la Régie de

l'assurance automobile du Québec en plus de comporter des avantages importants sur le plan financier.

Plusieurs autres États américains ont déjà procédé à l'informatisation et à l'étalement du renouvellement des plaques d'immatriculation. Pour desservir l'État de New York, qui compte je ne sais plus combien de millions d'immatriculations, une quinzaine de millions d'immatriculations, je crois, ils fonctionnent avec moins de bureaux qu'on va en avoir dans le réseau proposé d'émetteurs informatisés de la Régie de l'assurance automobile du Québec. Là-dessus, il n'y a pas de discussion possible. Les avantages représentés par l'étalement et l'informatisation des émetteurs sont une amélioration de services et non pas une détérioration.

Quant à l'émission des permis de conduire comme telle, sauf exception, l'obtention d'un permis de conduire est une chose qu'on fait une fois dans sa vie. On suit un cours de conduite automobile, on se présente à l'examen, on obtient son permis de conduire et on ne le fait qu'une fois dans sa vie. Serait-il raisonnable de maintenir des bureaux qui nous semblent ne pas être absolument nécessaires pour l'émission des permis de conduire, pour un geste qu'on pose une fois dans sa vie? Il nous semble qu'il y a des économies à faire à ce chapitre et c'est la raison pour laquelle il y a quatre ou cinq bureaux qui sont susceptibles d'être avantageusement regroupés. La tendance naturelle, vous l'avez déjà indiquée par les chiffres que vous nous donnez, c'est passé de 2000 à 1800 à 1200. Dans ce sens, je ne nie pas que, pour les gens qui viennent de Dixville, de Saint-Herménégilde et de tout ce coin, cela va faire des distances importantes pour aller à Sherbrooke; c'est vrai. C'est un geste qu'on pose une fois dans sa vie. N'y a-t-il pas des économies possibles à faire, qu'on doit faire, si on veut que la Régie de l'assurance automobile administre sainement les fonds qu'elle perçoit? Encore une fois, je comprends très bien la position du député d'Orford qui a reçu de nombreuses représentations de la part de son milieu. Je comprends mes collègues de la région de l'Estrie qui m'ont fait également des représentations; mais il n'en demeure pas moins que la décision de la Régie de l'assurance automobile n'a pas été modifiée et qu'elle ne le sera pas non plus.

En-dessous de tout cela, il y a une chose dont le député doit être conscient: la ville de Coaticook est le locateur de la Régie de l'assurance automobile du Québec. Les bureaux de la Régie de l'assurance automobile sont dans un immeuble qui appartient à la ville de Coaticook. Le maire Lafaille de Coaticook défend les intérêts des détenteurs éventuels de permis de conduire, je ne doute pas de cela. Je ne veux pas dire

qu'il est de mauvaise foi, mais je suis par ailleurs conscient qu'il est très intéressé par le loyer de la Régie de l'assurance automobile du Québec. Il ne semble pas qu'il y ait, selon les informations que j'ai, je suis peut-être dans l'erreur, d'autre locataire en vue, et il serait intéressé à conserver le revenu de loyer qu'il retire de la Régie de l'assurance automobile. Mais le député d'Orford comprendra sûrement que ce n'est pas pour fournir des revenus de location à une municipalité qu'on va maintenir un bureau dans un édifice d'une municipalité à raison de quelques milliers de dollars par année.

Combien y a-t-il de personnes au bureau de Coaticook? Deux ou trois?

M. Vaillancourt (Orford): Je pense qu'il y en avait quatre.

M. Clair: Quatre?

Une voix: Il y a un occasionnel.

M. Vaillancourt (Orford): Il y en a eu quatre, il y en a eu cinq.

M. Clair: Quatre ou cinq personnes. Je pense qu'il faut mettre cela dans une juste perspective. Quand le maire de Coaticook laisse entendre que la perte de ce centre de service de la Régie de l'assurance automobile du Québec, c'est la perte d'un atout majeur pour le développement de la région, les services gouvernementaux, n'exagérons rien. Je comprends que c'est toujours difficile pour une ville, quelle qu'elle soit, d'accepter la fermeture d'un bureau. J'ai eu à vivre, dans mon comté, la fermeture du bureau du ministère des Terres et Forêts, à Drummondville. Jamais un gouvernement n'avait eu le courage de fermer le bureau du ministère des Terres et Forêts à Drummondville. Que voulez-vous, le ministère des Terres et Forêts à Drummondville... C'est vrai qu'il y a encore du boisé dans la région immédiate de Drummondville, mais est-ce que cela justifie vraiment la présence, le maintien... Cela n'a pas été facile. Mon maire n'a pas aimé cela. Des électeurs n'ont pas aimé cela. Effectivement, il y a des clients du ministère des Terres et Forêts dans la région immédiate de Drummondville, mais cela se justifiait bien davantage qu'il soit situé à Victoriaville. C'est la décision qui a été prise: concentrer les activités à Victoriaville.

Pour mes électeurs qui ont à se déplacer une ou deux fois par année pour le crédit forestier ou pour des droits de coupe ou toute autre raison, c'est un déplacement additionnel. On ne peut pas maintenir un bureau uniquement parce que cela demande un certain courage politique de le fermer. C'est la décision que la régie a prise et que

je soutiens pleinement tout en étant bien conscient que, pour le député, ce n'est pas facile d'appuyer cette décision.

M. Vaillancourt (Orford): Quels sont les critères de la régie pour fermer le bureau? Est-ce que ce sont les critères initiaux de 1500...

M. Clair: Il y a les critères de distance aussi et des critères d'isolement. Par exemple, il était question de fermer le bureau de Ville-Marie dans le Témiscamingue. Le bureau de Ville-Marie a un nombre moins important de transactions, probablement, que celui de Coaticook. Quand on regarde la carte routière, on se rend vite compte que le bureau suivant est très loin par rapport à Ville-Marie, à partir du Témiscamingue. Vous savez à quel point c'est une région isolée. La régie a décidé de maintenir ouvert ce bureau-là même si ce n'était pas facile à décider.

Par contre, il y avait un bureau au Cap-de-la-Madeleine et un autre à Trois-Rivières; on ne peut pas maintenir deux bureaux comme cela à proximité l'un de l'autre.

Vous parlez des critères. On n'a pas mis un critère en disant: C'est 21,5 milles. Si c'est 22 milles, on n'embarque pas. On a essayé de tenir compte de cela, d'une amélioration, de faire la balance des avantages et des inconvénients, les avantages que les citoyens de la région vont avoir par rapport aux inconvénients qu'ils vont subir et par rapport au coût aussi que cela représentait. Il nous a semblé dans ce cas, il a semblé à la Régie de l'assurance automobile et il me semble à moi-même que cette décision se justifie même si elle peut être débattable, discutable. Le gouvernement et le conseil d'administration de la Régie de l'assurance automobile... Vous avez été ministre vous-même, vous savez ce que c'est: gouverner, c'est décider. On ne peut pas ne pas faire de choix, à un moment donné.

M. Vaillancourt (Orford): Je ne suis pas complètement d'accord sur tous les arguments que le ministre me donne, parce que je pense qu'on aurait dû donner une chance à un bureau qui a eu un total d'examen de 2261 en 1980; en 1982, ce chiffre est tombé à 1226, mais peut-être qu'en 1983, il y en aura 1600 ou encore 2000. Je ne sais pas si ce n'est pas un peu prématuré de fermer ce bureau et de se baser seulement sur le chiffre de 1982. On aurait peut-être dû établir une moyenne des trois années et on aurait dépassé le chiffre de 1500 qui est le critère de la régie.

M. Clair: Oui, mais je ne veux pas être...

M. Vaillancourt (Orford): À moins que vous n'ayez des données vous indiquant que cela va aller en décroissant au lieu d'aller en augmentant.

M. Clair: C'est justement. Quand on regarde la démographie, les gens ne se présenteront pas deux fois pour obtenir un permis de conduire pour le simple plaisir de le maintenir ouvert. Quand on regarde les courbes démographiques, on sait très bien que des nouveaux venus pour demander des permis de conduire... Le "baby boom", c'était à mon époque, l'après-guerre. Les gens de ma génération ont leur permis de conduire. Quand on regarde les gens qui sont susceptibles de se présenter pour obtenir un permis de conduire, en termes démographiques, on sait qu'on ne s'en va pas vers un accroissement. Le problème dans le transport scolaire, le problème dans les écoles, la diminution de la clientèle, c'est un problème qu'on vit, pas seulement dans les bureaux émetteurs de la Régie de l'assurance automobile du Québec, mais dans les écoles, dans le domaine du transport scolaire. On le vit partout, ce problème. Il y a une diminution de la clientèle éventuelle.

M. Vaillancourt (Orford): Si je comprends bien le ministre, il n'y a aucune possibilité que le ministre demande à la régie de réviser sa décision concernant le bureau de Coaticook...

M. Clair: J'ai révisé ce dossier à plusieurs reprises...

M. Vaillancourt (Orford): ..en tenant compte des années précédentes, 1980 et 1981, qui ont dépassé les critères sur lesquels la régie s'était basée pour le mettre dans le paquet des autres bureaux, pour le fermer.

M. Clair: J'ai révisé ce dossier à plusieurs reprises avec la Régie de l'assurance automobile parce que, justement, il y avait beaucoup de représentations qui nous étaient faites sur cela, mais je dois vous dire qu'en toute honnêteté - j'ai eu l'occasion de le dire à au moins trois reprises à CHLT-TV et au journal La Tribune - je ne demanderai pas à la Régie de l'assurance automobile de modifier sa décision là-dessus.

M. Vaillancourt (Orford): Est-ce qu'il y a d'autres bureaux qui ont été fermés ou que vous avez décidé...

M. Clair: Oui, il y a celui de Cap-de-la-Madeleine, de Chicoutimi...

M. Vaillancourt (Orford): Un instant. Je vais poser ma question différemment. J'ai lu

le rapport et il y avait plusieurs autres bureaux qui devaient fermer. Après révision du dossier, est-ce qu'il y a eu des bureaux que la Régie a décidé de maintenir ouverts?

M. Clair: Oui, il y a des bureaux sur lesquels on a décidé de réviser notre position.

M. Vaillancourt (Orford): Le ministre pourrait-il me les nommer?

M. Clair: Si ma mémoire est bonne, il y a Ville-Marie où la décision a été révisée, il y en a un dans Portneuf...

M. Vaillancourt (Orford): Je ne parle pas des émetteurs privés.
(20 h 30)

M. Clair: Alors, voici les trois cas où il y a eu des décisions de révisées, et vous verrez que ce ne sont pas du tout des décisions politiques. Deux cas que nous avons révisés, c'est Portneuf, Lachute, qu'on avait envisagé de fermer et on a finalement modifié la décision, et le troisième, c'est Ville-Marie.

M. Vaillancourt (Orford): Quels sont les critères qui sont différents de ceux de Coaticook pour que la Régie ait révisé Lachute, Ville-Marie et Portneuf, et qu'on ait décidé de les maintenir?

M. Clair: Des raisons de distance et d'isolement essentiellement, et de volume de transactions. Dans le cas de Ville-Marie, cela me paraît évident qu'il serait difficile de forcer les gens à passer leur permis de conduire en Abitibi ou à Hull, ce qui serait très loin. Dans le cas de Portneuf, c'est à Saint-Raymond de Portneuf à cause de l'arrière-pays desservi jusqu'à Rivière-à-Pierre et tout ce coin.

M. Vaillancourt (Orford): Quelles sont les distances?

M. Clair: Je n'ai pas cela avec moi, mais vous connaissez le Québec aussi bien que moi. Vous savez que la distance entre Sherbrooke et Coaticook est d'environ 22 milles sur un excellent réseau routier, alors que Ville-Marie doit être à environ 200 milles de...

M. Vaillancourt (Orford): Je comprends que Ville-Marie est éloignée.

M. Clair: Combien? À 100 milles de Rouyn?

M. Vaillancourt (Orford): Non, mais...

M. Clair: Entre Saint-Raymond de Portneuf et Québec, il y a environ 40 milles,

et le troisième, j'ai dit que c'était...

M. Vaillancourt (Orford): Lachute.

M. Clair: Lachute. Encore là, c'est qu'il y a un arrière-pays important qui fait que les distances nous sont apparues finalement trop grandes.

Je ne nie pas que c'est un peu l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire de la Régie de l'assurance automobile, mais on a essayé de tenir compte au maximum des besoins de tout le monde. Cela dépendait aussi si on pouvait implanter avantageusement un émetteur privé ou pas, du nombre de transactions dans le bureau donné, mais aussi dans ceux qui sont en périphérie pour savoir quelle est la distance par rapport aux autres émetteurs. Nous en sommes venus à la conclusion que, dans le cas de Coaticook, il n'y avait pas de raison de... À 22 milles de Sherbrooke, cela donne quelque 30 kilomètres.

M. Vaillancourt (Orford): C'est la distance entre les bureaux, mais la population qui était desservie par Coaticook, qui venait... On a aussi un arrière-pays à Coaticook parce qu'on va jusqu'à la frontière américaine; c'est un arrière-pays. Donc, les personnes qui demeurent dans les villages qui sont le long de la frontière américaine du Vermont et du New Hampshire doivent se rendre maintenant à Sherbrooke. Pour venir à Coaticook, cela donnait environ 30 ou 35 milles et là, elles auront 22 milles de plus à parcourir.

M. Clair: Absolument. Mais, encore une fois, j'insiste auprès du député là-dessus: On fait cela une fois dans sa vie habituellement; on ne se présente pas tous les ans pour obtenir un permis de conduire et subir un examen de conduite. Quant aux étudiants, il n'y a pas d'université à Coaticook et il n'y a pas de cégep; le cégep est à Sherbrooke. La plupart des services gouvernementaux sont à Sherbrooke pour desservir effectivement... Et souvent pour des besoins qui sont plus fréquents qu'une fois dans sa vie. Je pense qu'il faut mettre cela dans sa juste perspective. Ce n'est pas dramatique comme déplacement d'avoir, une fois dans sa vie, à faire 22 milles de plus pour obtenir un permis de conduire. Je ne nie pas qu'effectivement cela fait 22 milles de plus, cela est sûr, mais c'est une fois dans sa vie.

M. Vaillancourt (Orford): Si je comprends bien, il n'y a aucune possibilité de révision pour maintenir le bureau de Coaticook ouvert.

J'ai une autre question: Est-ce que le ministre pourrait me dire quels seront les services qui seront donnés par l'émetteur privé et à quel endroit ils seront situés? Est-

ce que ce sera dans une caisse populaire ou dans un autre endroit? Les caisses populaires ferment à 15 heures et, à bien des endroits, cela n'a pas été pratique parce que les caisses ferment de bonne heure, tandis qu'un bureau privé pourrait être ouvert selon les besoins de la population.

M. Clair: Il n'y a pas eu de choix définitif de fait quant au mandataire qui sera l'émetteur privé à Coaticook. Maintenant, les services qu'il offrira seront les mêmes que tous les autres émetteurs, à savoir le renouvellement des plaques d'immatriculation et de tout ce qui tourne autour de cette question: transfert, immatriculation, renouvellement d'immatriculation. Quant aux heures d'accessibilité, si c'est une caisse populaire, comme c'est le cas présentement... Il me semble qu'il y a déjà une caisse populaire qui est émettrice à Coaticook. À supposer qu'elle soit définitivement choisie comme émettrice, elle aura les heures d'ouverture des caisses populaires. Les caisses populaires ont des heures d'ouverture largement concurrentielles avec les heures d'ouverture des bureaux des services gouvernementaux.

M. Vaillancourt (Orford): Plusieurs se plaignent que, lorsqu'on établit les bureaux dans les caisses populaires, étant donné qu'elles ferment à 15 heures, 15 h 30 ou 16 heures, il y a des transactions qui doivent être faites bien après cela. Quand les garagistes veulent faire des transferts, si le bureau ferme à 15 heures, ça ne leur donne pas beaucoup de temps, après le dîner, pour conclure la vente de l'automobile et faire le transfert, tandis que, si les bureaux ferment à 16 h 30 ou à 17 heures, ça leur donne un peu plus de temps.

M. Clair: Rien ne les empêche de fonctionner avec l'immatriculation temporaire, à ce moment-là.

M. Vaillancourt (Orford): Peut-être.

M. Clair: Pour le renouvellement, comme, j'imagine, le propriétaire du véhicule automobile va recevoir son avis de renouvellement au moins un mois et demi à l'avance, il peut facilement prévoir son déplacement vers l'émetteur privé.

M. Vaillancourt (Orford): Ce n'est pas ça que je veux dire, je parle des transferts.

M. Clair: Je vous dis que, sur la question des transferts, il y a possibilité...

M. Vaillancourt (Orford): Un type qui s'achète une automobile doit faire transférer sa plaque d'immatriculation sur sa nouvelle voiture.

M. Clair: Ce que je vous répons là-dessus, c'est qu'il y a possibilité, à ce moment-là, de fonctionner avec l'immatriculation temporaire. Remarquez que, encore là, ça ne se produit pas plusieurs fois par jour que quelqu'un achète un véhicule automobile à 15 heures, que la caisse populaire est fermée, et qu'il peut en prendre livraison immédiatement. J'admets que ça arrive...

M. Vaillancourt (Orford): Qu'est-ce que ça veut dire...

M. Clair: ...mais, pour prévoir ça, il y a la possibilité de fonctionner par l'immatriculation temporaire.

M. Vaillancourt (Orford): Qu'est-ce que ça veut dire l'immatriculation temporaire?

M. Clair: C'est la possibilité pour le garagiste d'émettre une immatriculation temporaire au coût de 6 \$ pour dix jours.

M. Vaillancourt (Orford): Pour dix jours.

M. Clair: Ce qu'on est en train de faire là-dessus... Vous vous souvenez qu'à une certaine époque, un certain nombre de garagistes avaient reçu le privilège de pouvoir immatriculer, mais tous les garagistes ne pouvaient pas le faire. Ce qu'on est en train de faire, c'est qu'il n'y aura plus de privilégiés; tous auront accès à l'immatriculation temporaire.

M. Vaillancourt (Orford): Une dernière question. Quand le bureau va-t-il fermer à Coaticook? Est-ce que c'est déterminé ou si c'est à déterminer?

M. Clair: D'ici quelques semaines.

M. Vaillancourt (Orford): Cela veut dire quoi?

M. Clair: Cela veut d'ici quelques semaines. On attendait que la période de pointe du renouvellement de l'immatriculation soit passée. Elle est passée et j'imagine que c'est une question d'installation de lignes téléphoniques à un endroit, de débranchage du téléphone à l'autre endroit et de voir à rapatrier ces gens à Sherbrooke.

M. Vaillancourt (Orford): On a annoncé dans le journal La Tribune que ce bureau fermerait au mois d'août. Est-ce que c'est exact?

M. Clair: Je ne peux pas vous confirmer la date exacte. Il faudra qu'on vérifie, on pourra vous donner l'information si vous le voulez, mais, selon la présidente de la régie...

M. Vaillancourt (Orford): J'aimerais avoir l'information parce que les gens me le demandent et je ne sais que leur répondre. L'émetteur privé qui va remplacer le bureau est-il choisi?

M. Clair: J'ai dit non tantôt.

M. Vaillancourt (Orford): Il n'est pas encore choisi.

M. Clair: Je ne le pense pas. Si la caisse populaire veut continuer, elle va pouvoir le faire, mais, si elle ne veut plus, parce qu'il arrive que des caisses changent d'avis, on aura un émetteur privé.

M. Vaillancourt (Orford): À Coaticook, je pense que la caisse populaire ne fait pas l'immatriculation parce qu'on avait un bureau gouvernemental. La caisse populaire, chez nous, n'émet pas de renouvellement.

M. Clair: Non, mais il y a des caisses populaires environnantes...

M. Vaillancourt (Orford): Oui, mais ce n'est pas celle de Coaticook. Les seules caisses populaires qui peuvent émettre des renouvellements sont à Sherbrooke ou à Magog, mais pas à la caisse populaire de Coaticook.

M. Clair: C'est pour ça que je vous dis que le choix définitif de l'émetteur privé, à ma connaissance, n'est pas encore fait. Vous avez raison de souligner qu'il faudrait que ça se fasse le plus rapidement possible.

M. Vaillancourt (Orford): Est-ce qu'on pourrait me fournir l'information, à savoir quand le bureau va fermer et à quel endroit il sera...

M. Clair: La présidente de la Régie de l'assurance automobile vous entend, elle va se faire un plaisir de vous donner ces informations par écrit au cours des prochains jours.

M. Vaillancourt (Orford): Merci. Je n'ai pas d'autres questions.

M. Clair: Parfait. Merci.

Si on revient au programme 1, le député de Laporte avait posé un certain nombre de questions, ce matin, et je voudrais lui donner les réponses. D'abord, dans une des toutes dernières questions, il avait fait référence à des travaux pour 28 000 000 \$ dans le métro de surface. Probablement qu'il utilisait la page 1 d'un tableau - ce n'est pas paginé - qui s'intitule Transport terrestre des personnes, sommaire, programmes 1 et 2, transfert, année financière 1983-1984. Je voudrais simplement

lui signaler qu'il y avait une erreur de frappe, si on veut. Les 28 000 000 \$ semblaient apparaître à métro de surface, alors qu'à métro de surface, on aurait dû voir simplement le blanc de la page, puisque 28 000 000 \$, c'était le total des subventions aux immobilisations payées à 100%; les 55 210 000 \$ sont les subventions en ce qui concerne le métro initial payées à 60%. C'était dans le préambule d'une de vos questions. On ne comprenait pas ce que vous vouliez dire. Maintenant, on le comprend mieux.

M. Bourbeau: Les 55 000 000 \$ représentent 60%.

M. Clair: C'est cela. Les 28 000 000 \$, c'est 100%, même si c'est en ligne avec 3.3, métro de surface. C'est mal aligné.

M. Bourbeau: C'est le service de la dette annuelle que coûte au gouvernement le financement du métro depuis le début, si je comprends bien.

M. Clair: Les 60%, c'est 55 000 000 \$, le métro initial. Depuis qu'on paie 100%, on a budgétisé 28 000 000 \$ sur ce qui est payé à 100%.

M. Bourbeau: Sur combien d'années?

M. Clair: Quarante ans, il me semble.

M. Bourbeau: Les financements là-dessus sont faits par la CUM, je crois.

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Ce sont des financements de cinq ans, de dix ans, de combien de temps?

M. Clair: Cela dépend du marché. Je ne pourrais pas vous donner la décomposition. Il y a du financement de cinq, de dix, de vingt ans, c'est variable.

Si vous permettez, est-ce que je comprends que vous n'aurez pas d'autres questions sur la Régie de l'assurance automobile?

M. Bourbeau: Non, au contraire.

M. Clair: Vous allez en avoir d'autres.

M. Bourbeau: On n'a même pas commencé encore.

M. Clair: D'accord, ce n'était que pour savoir.

M. Bourbeau: Le député d'Orford a commencé, mais j'ai des questions à poser.

M. Clair: Parfait.

M. Bourbeau: Vous ne pensez pas, M. le ministre, qu'on aurait dérangé Mme Sotiau seulement pour cinq minutes. Le député d'Orford a pris une demi-heure.

M. Clair: J'aime mieux cela. Je pensais que vous alliez dire: Seulement pour Coaticook. Votre collègue...

M. Bourbeau: Non, jamais...

M. Clair: ...ne vous aurait pas apprécié.

M. Bourbeau: ...je ne me serais permis cela, M. le ministre; voyons donc!

M. Vaillancourt (Orford): Je surveillais ses paroles.

M. Clair: J'ai l'impression qu'il l'a prise juste à temps, la courbe.

M. Bourbeau: Que le ministre me fasse confiance!

M. Clair: Sur d'autres questions qu'avait posées le député en ce qui concerne les lettres-contrats pour le rapport de conjoncture sur la recherche et le développement en transport, je vous en donne une copie et vous la transmettez au député.

M. Bourbeau: J'avais compris que le rapport de ces experts nous parviendrait bientôt.

M. Clair: Oui, il sera rendu public le 20 mai, dès qu'il sera disponible. Par ailleurs, en ce qui concerne la répartition des effectifs permanents par région, le député avait demandé - et cela avait suscité de la suspicion dans mon esprit - comment il se faisait qu'il y avait un accroissement des effectifs dans la région de Drummondville. Cela m'avait agacé un peu parce qu'il y avait quelque chose de malicieux dans la question du député. Le député n'était pas malicieux, mais sa question l'était.

M. Bourbeau: Question de règlement, M. le Président. Le député de Laporte n'a rien de malicieux dans ses questions. C'était tout à fait de bonne foi.

M. Clair: J'ai la réponse. Comme disait le curé de chez nous: Trop innocent pour faire des choses...

M. Bourbeau: Disons que je n'ai rien compris.

M. Clair: J'ai l'explication. Cela provient essentiellement de l'intégration du personnel de l'Office des autoroutes du

Québec. On voit que, dans la région de Sherbrooke, il y a un ajout de onze personnes. Dans la région de Drummondville, qui couvre effectivement une partie de l'autoroute des Cantons de l'Est qui s'étend jusqu'à Waterloo, qui appartient au district de Waterloo, cela relève du bureau régional de Drummondville. Là, il y en a 49; pour le sud de Montréal, il y en a 67; Montréal, 209 et le nord de Montréal, 176. Si vous voulez la décomposition, je peux transmettre le tableau au député. Par ailleurs, en ce qui concerne...

M. Bourbeau: ...à l'Office des autoroutes du Québec avant.
(20 h 45)

M. Clair: C'est cela. Par ailleurs, en ce qui concerne les salaires des employés permanents du COTREM, effectivement, comme je l'avais indiqué, la somme de 344 000 \$ ne comprenait pas l'ensemble des salaires de tous les employés qui sont physiquement et principalement affectés au COTREM. Il y en a un bon nombre qui apparaissent au programme 5, élément 1, et au programme 1, élément 1; il y en a six, en fait, ce qui fait que le budget total des traitements du personnel présentement affecté au COTREM est de 767 000 \$ plutôt que les 344 000 \$, il me semble, avancés ce matin.

L'explication, comme je l'ai dit, si je reviens à l'exemple de M. Lemieux, c'est qu'il y a des personnes qui font autre chose à l'occasion, mais qui sont principalement affectées là. Afin de présenter le tableau le plus complet, je peux l'envoyer au député. Je pense que vous aviez la liste.

M. Vaillancourt (Orford): Personne n'a perdu son emploi lorsque vous avez transféré...

M. Clair: L'Office des autoroutes?

M. Vaillancourt (Orford): ...l'Office des autoroutes au ministère des Transports?

M. Clair: Non, mais ce qu'on fait, c'est que, dans les districts affectés par l'intégration de l'Office des autoroutes au ministère des Transports, on a, à toutes fins utiles, bloqué le recrutement de nouveaux effectifs, afin de se donner le temps d'utiliser au mieux les ressources humaines existantes.

Je pense qu'il n'y avait pas d'autres questions en suspens. Il y en a d'autres peut-être, mais les gens qui m'accompagnent ont pris des notes et transmettront les réponses, au mieux de leur disponibilité.

Le Président (M. Champagne): Le député de Bellechasse avait aussi une question sur le programme...

M. le député de Bellechasse.

**Commande d'autobus
des commissions de transport**

M. Lachance: M. le Président, je devrais être assez bref. Ma question fait référence à un article de journal dont j'ai pris connaissance récemment. J'étais un peu surpris, pour ne pas dire étonné, d'apprendre qu'il y avait actuellement un recensement chez les commissions de transport au Québec pour connaître leurs besoins futurs en véhicules du genre autobus. On sait qu'une opération semblable fut effectuée il y a quelques années. Cela avait eu comme résultat l'établissement d'une usine, je crois, à Saint-Laurent, pardon, à Saint-Eustache, de General Motors, pour la construction de 1200 à 1400 véhicules. J'aimerais savoir du ministre si cette information dont nous avons pu prendre connaissance récemment est exacte. Si oui, est-ce que le recensement est terminé? Quelle est l'ampleur des besoins révélés par ce recensement? Quelle est la réaction du ministère des Transports par rapport aux commissions de transport?

M. Clair: Effectivement, M. le Président, il y a une démarche qui a été entreprise. Je pense que la précédente commande d'autobus couvrait les besoins jusqu'en 1983 inclusivement. Ce qui est en train de se faire, on peut appeler cela un recensement, c'est un travail avec les commissions de transport pour tenter de cerner leurs besoins des années 1984, 1985 et 1986, afin de procéder, s'il y avait lieu, à un nouvel achat regroupant les commandes. Le recensement est en cours, il n'est pas terminé. Les ordres de grandeur des besoins en autobus urbains ne seront cependant certainement pas comparables à ceux de la première commande. On peut parler au pifomètre, si on veut, actuellement, mais l'ordre de grandeur serait quand même raisonnable, soit entre 300 et 500 véhicules. Tels pourraient être les besoins des années 1984, 1985 et 1986. Je pense que c'est un travail utile qu'on peut et qu'on doit poursuivre, mais les conclusions ne sont pas encore tirées, c'est un travail qui est en train de s'effectuer.

M. Lachance: Sans pousser plus loin, M. le Président, est-ce que le ministère aurait l'intention d'aller en appel d'offres ou en soumissions, comme il l'a fait la première fois, ou bien de s'adresser à un fabricant qui est déjà en place?

M. Clair: C'est une décision qui devra être prise par les autorités gouvernementales à ce moment. Je pense que, quelle que soit la décision qui sera prise, il y a avantage dès à présent à essayer d'évaluer les besoins

de renouvellement de la flotte des commissions de transport pour les années 1984, 1985 et 1986, en espérant que cela ait des retombées économiques aussi positives que possible au Québec.

M. Lachance: M. le Président, je dois vous avouer que ma question n'était pas tout à fait désintéressée puisque, dans le comté de Bellechasse, il y a une firme qui fabrique des autocars de luxe - ce n'est peut-être pas le même type de véhicules - qui s'appelle Prévost Car et dont certains véhicules circulent aussi loin qu'en Arabie et Hawaï.

M. Clair: M. le Président, Prévost Car est effectivement de plus en plus reconnu comme un excellent manufacturier d'autobus de type "charter", c'est le fameux "Mirage". On y a également développé un autobus interurbain, le "Marathon", dont un exemplaire est présentement en service chez Voyageur. Je vous avoue que je suis loin d'être désintéressé également quant au renouvellement de la flotte du transport interurbain par les transporteurs interurbains. On estime que le marché au Québec est d'environ 60 véhicules par année, c'est l'ordre de grandeur des véhicules "charter" et des véhicules interurbains. On sait également qu'au cours des récentes années, les transporteurs interurbains n'ont pas renouvelé leur flotte à un rythme important, qu'il y aura des commandes importantes qui devront être passées au cours des prochaines années. Le travail que nous menons présentement sur toute la question du transport interurbain, c'est une dimension qui est présente dans notre esprit. Je vous le dis comme je le pense. Prévost Car parvient à vendre des autobus en Californie, ailleurs aux États-Unis, en Arabie et un peu partout dans le monde. Il m'apparaîtrait un peu normal que le marché de base, qui est le marché du Québec, puisse être ouvert au moins à Prévost Car.

Le Président (M. Champagne): M. le député de Laporte, sur le programme 1.

M. Bourbeau: M. le Président, si tout le monde est d'accord, je voudrais tout simplement reprendre un peu la question du député. Pour ne pas faire du coq-à-l'âne, aussi bien terminer celle-ci sur la question de l'achat global d'autobus. J'ai eu connaissance particulièrement de la première commande, qui avait été passée en 1976-1977. J'ai vécu l'expérience d'une commission de transport qui s'est retrouvée avec un excédent considérable d'autobus à la suite de cette commande globale. Je ne veux pas en faire une question de politique, sauf pour ce qui est du fait de regrouper des achats d'autobus. Le principe peut être intéressant si on peut vraiment avoir des rabais sur le

volume. Là où on a fait une grave erreur la première fois, c'est qu'on s'est trompé dans l'estimation du nombre d'autobus dont on avait besoin. Ce qui s'est passé, c'est que le ministère a communiqué à ce moment avec les P.-D.G. des commissions de transport, qui ont donné - c'est le cas pour la rive sud de Montréal - personnellement ou, en tout cas, sans consulter les municipalités et les contribuables, des chiffres qui excédaient de beaucoup la réalité, de sorte qu'à la CTRSM, on s'est retrouvé avec environ 100 autobus de trop - de l'aveu même du P.-D.G. après coup - sur une commande de 160 autobus. J'affirme que c'est le P.-D.G. qui a déclaré en public qu'il y en avait 90 de trop. De là à aller à 100, nous, on pensait que c'était 100. Subséquemment, la CTCUM en a pris une partie, à un moment donné, encore qu'il a fallu payer deux fois la taxe de vente. Il y a eu des pénalités pour la rive sud. Ce que je voudrais dire, c'est que souvent, dans ces évaluations, si on se fie uniquement aux fonctionnaires, il y a des fonctionnaires en place parfois dans les commissions de transport qui ont - pour employer une expression courante - les yeux plus grands que la panse. C'est qu'ils voudraient bien avoir beaucoup d'autobus et cela parce qu'il paraît que cela fait très chic dans les réunions des P.-D.G. de dire qu'on a plus d'autobus qu'un autre. Pour ceux qui paient les factures, M. le ministre, cela coûte assez cher. Je me souviens très bien, à ce point de vue, de la remarque du maire de Longueuil, qui nous avait expliqué que, chaque fois qu'on achetait dix autobus, on en avait un gratuitement, du fait de la réduction. Ce qui nous avait fait dire que, si on en avait acheté 1000 plutôt que 100, on en aurait 100 gratuitement plutôt que d'en avoir dix gratuitement.

M. Clair: ...on aurait pu prendre les autres après...

M. Bourbeau: Sauf qu'il faudrait bien s'assurer que, même si on a un rabais de groupe, on en a besoin. La question que je pose, c'est: est-ce que le ministre peut nous assurer que, cette fois, on fera un inventaire sérieux des besoins et qu'on ne se fiera pas au pifomètre, comme disait le ministre tout à l'heure, ou aux désirs et aux rêves de quelques individus qui ne représenteraient pas nécessairement la pensée ou les besoins réels des commissions de transport?

M. Clair: Premièrement, juste aux fins de scruter l'histoire, au total, finalement, après cinq ans, en 1983, les prévisions de la CTRSM seront atteintes. C'était plus en termes de livraison. S'il est entré... Combien, 90, 100?

M. Bourbeau: Il y en avait 160 de

commandés.

M. Clair: Et il en est entré combien l'année où il y a eu un surplus; combien en est-il entré?

M. Bourbeau: Il y en avait 30 ou 35 non immatriculés dans le garage qui ont été revendus à la CTCUM. La CTRSM a obtenu le report de la livraison de deux ans, pour une année ou deux années consécutives. Il est possible que, maintenant, les dernières livraisons soient faites en 1983 ou 1984.

M. Clair: C'est cela.

M. Bourbeau: Il est possible qu'avec...

M. Clair: C'est cela. Et qu'au total, la commande de 160 autobus sera effectivement et finalement remplie

M. Bourbeau: Non, parce qu'il y en a déjà 30 qui ont été revendus à la CTCUM en 1980-1981.

M. Clair: Ah oui! C'est 130 par rapport à 160.

M. Bourbeau: Oui, et répartis sur cinq ou six ans au lieu de...

M. Clair: Cinq ans.

M. Bourbeau: ...trois ans.

M. Clair: De 1978 à 1983.

M. Bourbeau: Au lieu de trois ans.

M. Clair: C'est cela.

M. Bourbeau: Effectivement, on a réussi à pallier le problème en retardant la livraison de deux ans, de 1981 à 1983.

M. Clair: Nous sommes conscients du... D'abord, sur les prévisions, ce que je dois dire aussi, toujours pour des fins historiques, c'est qu'apparemment - je n'étais pas là, mais apparemment - cette commande prévoyait le retrait de la CTCUM du Vieux-Longueuil justement et que cela serait entré en ligne de compte. Quoi qu'il en soit, je dois vous dire qu'effectivement, à la lumière de l'expérience acquise au moment de ce premier achat regroupé d'autobus urbains au Québec, le ministère des Transports sera encore plus vigilant quant à l'identification des besoins des commissions de transport.

M. Bourbeau: Tant mieux si l'expérience du passé peut servir pour l'avenir.

J'aurais toujours, avant de clore le programme 1, une question d'ordre général: Dans le cahier que le ministre nous a remis,

il y a la liste du personnel politique du ministère. Je pense qu'il est de tradition de poser une question là-dessus. Est-ce que le ministre pourrait nous dire comment il se fait qu'il semble que, dans certains cas, les salaires de ses attachés politiques n'ont pas varié et, dans d'autres cas, ils ont varié? Est-ce que ce sont des gels dans certains cas? Est-ce que des attachés ont mal travaillé? Ou est-ce que le ministre n'était pas satisfait de leur rendement ou...

M. Clair: Ce sont des réajustements. Tout le monde n'a pas été embauché à la même date; tout le monde n'a pas exactement le même statut. Il y a eu des modifications qui ont été apportées par la Commission de la régie interne de l'Assemblée, notamment en ce qui concerne les personnes qui sont sous le régime des secrétaires particuliers adjoints et, également, en ce qui concerne Mme Plante, attachée politique.

M. Bourbeau: Mais ce sont tous des attachés politiques, d'après la liste que vous nous donnez ici.

M. Clair: C'est que tout le monde n'a pas le même régime juridique. Il y a des personnes qui ont la sécurité d'emploi parce qu'elles étaient des fonctionnaires; il y a M. Gauvreau qui était attaché politique sous l'ancien régime des attachés politiques, à l'époque où on les appelait secrétaires particuliers adjoints et où, après un certain temps en poste dans un cabinet, ils acquerraient la sécurité d'emploi. Le régime de chacun n'est pas exactement le même. C'est sûr qu'ils jouent tous le rôle d'attaché politique.

M. Bourbeau: Est-ce que vous pouvez nommer lesquels ont la sécurité d'emploi au cabinet?

M. Clair: Il y a M. André Ouellet...

M. Bourbeau: Lequel?

M. Clair: J'espère que ce n'est pas l'autre.

M. Bourbeau: L'an dernier, vous avez dit que c'était le bon; alors...

M. Clair: J'espère que ce n'est pas l'autre. Il y a Mme Louise Roy qui était fonctionnaire; il y a M. Jean-Pierre Gauvreau qui est secrétaire particulier adjoint.

M. Bourbeau: Les autres membres de votre cabinet sont des attachés politiques au sens nouveau du terme.

M. Clair: C'est cela.

M. Bourbeau: La raison du plafonnement des salaires dans certains cas, c'est uniquement des réaménagements administratifs.

M. Clair: Il y a des réaménagements administratifs et il y a des décisions du ministre.

M. Bourbeau: Rapidement, est-ce que le ministre pourrait nous dire quelle est la fonction précise des attachés politiques?

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Est-ce qu'il pourrait nous dire rapidement ce qui...
(21 heures)

M. Clair: Oui, en y allant assez rapidement. M. Girard, comme chef de cabinet, voit à l'administration générale du cabinet et s'occupe, je dirais, en particulier du dossier... Un dossier dont il s'occupe, c'est celui du taxi qu'il suit personnellement. Mme Marie-Lyne Éthier est mon attachée de presse. M. André Ouellet, comme attaché politique, s'occupe du dossier du transport scolaire, du transport en commun en dehors de l'île de Montréal, du transport maritime, du transport aérien, des pistes cyclables en dehors de Montréal, du transport ferroviaire, des dossiers de...

M. Bourbeau: ...si je comprends bien.

M. Clair: Vous allez comprendre pourquoi on trouve qu'on n'est pas si nombreux parfois, lui en particulier. Il s'occupe également des relations, en particulier, avec le ministère des Transports du Canada dans tous les dossiers de relations fédérales-provinciales, dans les dossiers où le fédéral a une juridiction prépondérante, le dossier des infrastructures aéroportuaires dans le nord du Québec, la desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine, de la Côte-Nord, etc., tout ce qui concerne ce dossier.

Mme Yolande Plante s'occupe du réseau routier à l'ouest. Si vous tracez une ligne au Québec à partir de la rivière Saint-Maurice et de la rivière Saint-François sur la rive sud du Saint-Laurent, Mme Plante s'occupe du réseau routier à l'ouest de la rivière Saint-François et de la rivière Saint-Maurice, tandis que M. Jean-Pierre Gauvreau s'occupe du réseau routier à l'est de ces mêmes rivières.

M. Bourbeau: Cela veut dire la région des Cantons de l'Est, tout ça?

M. Clair: Oui, c'est ça, mais la rivière Saint-François et la rivière Saint-Maurice, c'est une limite géographique; les comtés se divisent en deux de chaque côté.

En ce qui concerne Mme Martine

Savard, elle s'occupe des dossiers reliés à la Régie de l'assurance automobile du Québec, au camionnage en vrac, à la révision de l'ordonnance générale du camionnage; elle est responsable des dossiers de liaison avec toutes les associations du camionnage, des écoles de conduite, de l'association nationale des postes de vrac, des postes de courtage.

M. Bourbeau: Lequel de vos attachés politiques a autorité sur la Régie de l'assurance automobile?

M. Clair: Ni l'un ni l'autre n'a autorité sur la Régie de l'assurance automobile. C'est la Régie de l'assurance automobile qui a autorité sur elle-même. Mme Louise Roy, quant à elle, est responsable de tout le dossier du transport en commun et également du dossier du transport interurbain; dans le fond, de tous les dossiers de transport reliés à l'agglomération de Montréal. Elle s'occupe également des dossiers de recherche et de développement et de la condition féminine. Elle travaille désespérément à doubler le nombre de cadres féminins au ministère des Transports. On en a une et elle rêve, le jour où elle quittera le ministère, d'être parvenue, avec le sous-ministre et sa bonne volonté, à doubler le personnel féminin. On fait des blagues, mais il y a effectivement, au niveau de chaque cabinet, une attachée politique qui est responsable des dossiers de la condition féminine.

M. Bourbeau: C'est la Lise Payette du ministère.

M. Clair: Par ailleurs, je ne sais pas qui est responsable des évacuations en cas d'incendie. C'est la secrétaire du chef de cabinet, Mme Louise Lévesque, qui est responsable de la sécurité en cas d'incendie. M. Richard Vadnais est attaché politique à mon bureau de comté. Je ne sais pas si ça peut vous donner une idée du travail.

M. Bourbeau: L'attaché politique au bureau de comté, physiquement, n'est pas situé au ministère.

M. Clair: Non, il n'est pas situé au ministère, il travaille dans le comté.

M. Bourbeau: Cela nous éclaire énormément. Le contrôle des lois et des règlements, c'est dans le programme no 1, je crois, ça aussi.

M. Clair: Au programme 2.

M. Bourbeau: Au programme 2?

Le Président (M. Champagne): Avant de passer au programme 2, est-ce qu'on pourrait disposer du programme 1, M. le député de

Laporte?

M. Bourbeau: Je pense qu'en ce qui concerne le programme 1, c'est tout.

Le Président (M. Champagne): Le programme 1, avec tous ses éléments, est-il adopté? D'accord. Nous en sommes au programme 2.

M. Bourbeau: Au programme 2...

M. Clair: Je pensais que c'était sur division, M. le Président...

Le Président (M. Champagne): Ah non!

M. Clair: ...parce que l'Opposition n'est jamais d'accord avec ce qu'on fait en matière de transport en commun.

Le Président (M. Champagne): M. le ministre, il y a unanimité et nous passons à l'autre programme.

M. Bourbeau: À ce jour, il n'y a pas eu de problème.

M. Clair: C'est un beau geste, on mettra une petite étoile dans votre cahier.

M. Bourbeau: Je n'ai pas dit que tous les programmes seraient adoptés. Est-ce que les programmes 3 et 4 ont été adoptés sur division?

Le Président (M. Champagne): Non, vous n'étiez pas là, c'était unanime.

M. Bourbeau: Le ministre a fait des promesses au député de Richmond, si je comprends bien?

M. Clair: Pas du tout...

Le Président (M. Champagne): Nous en sommes au programme 2.

M. Clair: Le programme 2.

Contrôle des lois et règlements de transport

M. Bourbeau: Les agents de sécurité sur les autoroutes, les bleus, vous avez dit dans vos notes d'ouverture, ce matin, qu'il est question de les intégrer, possiblement, à la Sûreté du Québec ou, enfin, je ne sais pas exactement ce que vous voulez en faire. Ce n'était pas très précis. Est-ce que vous pourriez nous donner un peu plus de précisions à ce sujet? Qu'est-ce que vous entendez faire avec ce groupe? Est-ce qu'il est possible qu'ils demeurent comme ils sont maintenant ou si vous avez pris la décision de modifier leur statut?

M. Clair: Tout est orienté. En fait, c'est que le camionnage illégal, au Québec, a pris une ampleur importante et mine la rentabilité des entreprises de camionnage public. Ce n'est pas un phénomène nouveau, mais la gravité de la situation pour eux provient largement d'une baisse de la demande. Donc, il y a une baisse de la demande en transport également. À ce moment-là, le camionnage illégal prend d'autant plus d'importance dans la rentabilité des entreprises.

Ce que nous cherchons, c'est comment on peut parvenir à avoir un meilleur contrôle sur le transport illégal, comment on peut rationaliser les opérations, augmenter l'efficacité de la lutte au camionnage illégal sans augmenter les coûts et même, si possible, en les réduisant. C'est dans cet esprit que nous sommes à étudier la possibilité de confier la responsabilité du contrôle des lois et règlements, donc du service de l'inspection, à la Sûreté du Québec. C'est pour cette raison qu'un comité tripartite a été formé à la fonction publique, parce qu'on sait qu'il y a des négociations qui sont en cours avec les agents de la paix, à la suite de la division de l'unité d'accréditation des agents de la paix en diverses unités d'accréditation; les inspecteurs en transport en constituent une. Donc, le ministère de la Fonction publique doit être impliqué. Le ministère de la Justice l'est également. Ce qu'on analyse présentement, justement, c'est comment on pourrait avantageusement, tant sur le plan de l'efficacité de la lutte au transport illégal que sur le plan des coûts budgétaires, procéder à une rationalisation des efforts et des effectifs dans ce domaine.

Quant à savoir s'il y a une décision de prise, vu que le rapport final des trois ministères n'a pas encore été soumis au gouvernement pour décision, pour l'instant, j'ai informé les représentants de l'unité d'accréditation en cause de l'orientation que nous prenons présentement. Mais quant à savoir quand et comment cela se passera, est-ce que c'est sûr que cela va se passer? L'orientation est prise. C'est vers cela qu'on souhaite aller. On veut voir dans quelle mesure c'est avantageusement faisable.

M. Bourbeau: Combien y a-t-il d'individus concernés?

M. Clair: 219.

M. Bourbeau: Je crois qu'ils sont syndiqués?

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre peut nous indiquer, quelle que soit la solution retenue, si on va assurer la sécurité d'emploi

de ces gens-là?

M. Clair: La convention collective des agents de la paix sera respectée totalement. C'est prévu qu'il y a des comités. Je ne sais pas comment on les appelle. Oui, c'est un comité de relations professionnelles. Un comité de relations professionnelles est prévu par la convention collective qui est actuellement, en cours, prolongée, si on veut, dans les faits. On a l'intention de respecter toutes nos obligations en cette matière.

Maintenant, vous savez ce qu'est le problème. Dans le fond, c'est le chevauchement des services des inspecteurs en transport et de la Sûreté du Québec. C'est un problème qui dure et qu'il est urgent de régler, à mon avis.

M. Bourbeau: Il y a une grande insécurité chez ces gens-là actuellement, parce qu'ils ne savent pas exactement où ils vont se retrouver.

M. Clair: Je les ai rencontrés pour leur indiquer l'orientation que nous avons prise et je pense que cela a été de nature à les rassurer quant à leur avenir.

M. Bourbeau: Même si le programme 1 est adopté, est-ce que le ministre me permettrait une question au programme 1? Je l'ai oubliée tout à l'heure. Enfin, si le ministre ne le veut pas...

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Il s'agit d'une question relativement au camionnage. C'est une question qui m'a été posée par un collègue qui n'est pas ici. Je pense que cela vaudrait la peine de la poser pour son érudition. C'est assez court. On sait que la réglementation actuelle cause énormément de problèmes aux gens de cette industrie et on annonce des changements imminents. On aimerait savoir si on se propose, par exemple, de modifier ou de faire disparaître le règlement qui dit que, dans la région 05 on n'a pas le droit d'avoir plus de quatre VR pour appartenir à un poste d'affectation. Ce règlement, un peu bizarre, cause beaucoup de problèmes administratifs aux entreprises. Apparemment, il y aurait beaucoup de plaintes chez certains députés à ce sujet.

M. Clair: Effectivement, cela ne concerne pas l'ordonnance générale du camionnage, mais la réglementation sur le camionnage en vrac. Là-dessus aussi, à la suite d'un séminaire qui a été tenu, il y a un mémoire qui sera acheminé au Conseil des ministres pour modifier la réglementation de ce secteur. C'est effectivement une clause qu'il sera proposé au gouvernement de faire disparaître.

M. Bourbeau: À quel moment vous attendez-vous de proposer ces changements?

M. Clair: Cela devrait être acheminé au Conseil des ministres dans les prochaines semaines.

M. Bourbeau: Je vous remercie. Si vous voulez, j'aimerais qu'on revienne au programme 2 et qu'on parle un petit peu du COTREM. J'aimerais régler l'affaire du COTREM puisqu'on avait déjà commencé à en parler ce matin.

M. Clair: Le programme 2?

M. Bourbeau: Oui. Le COTREM, c'est un autre programme. M. le ministre, je m'excuse, j'ai mélangé les programmes 1 et 2. Est-ce qu'on peut parler du COTREM même si le programme 1 est adopté?

M. Clair: Je n'ai aucune objection, c'est un peu vous qui êtes embarrassé.

Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM) (suite)

M. Bourbeau: Cela ne m'embarrasse pas du tout. Si vous ne voulez pas qu'on en parle, on n'en parlera pas.

M. Clair: Je veux qu'on en parle.

M. Bourbeau: Je crois bien que c'est assez intéressant d'en parler...

M. Clair: Je veux qu'on en parle.

M. Bourbeau: ...étant donné que M. Lussier est là. De toute façon, cela n'a pas d'importance; pour autant que je suis concerné, on l'a déjà adopté. Je pourrai toujours dire que je ne peux pas revenir sur cette adoption.

Je voudrais revenir sur la question des contractuels dans le COTREM. Dans le tableau qu'on a eu ce matin, je dirais qu'il y a eu erreur sur le programme, pour autant que le député de Laporte est concerné. Enfin! On avait une liste de contractuels autres que Canatrans et Phaneuf et Gravel et Transurb. Ce sont des individus qui sont engagés à titre personnel. Est-ce que vous pourriez me donner quelques explications sur ce groupe? Comment se fait-il qu'il se retrouve dans cette catégorie?

M. Clair: À l'exception de l'avocat André Bélisle, les autres personnes sont là depuis le tout début du COTREM et les contrats ont été renouvelés depuis ce temps-là d'année en année. Je dois dire là-dessus, en ce qui concerne le Conseil du trésor, qu'on est justement en train de se pencher sur un certain nombre de cas comme ceux-

là, de personnes qui, à toutes fins utiles, sont presque devenues des employés permanents au service du gouvernement. Peut-être qu'à l'époque, compte tenu de la longueur du mandat, cela aurait dû être des postes ouverts par concours à la fonction publique. Maintenant, cela n'a pas été fait. Ce sont des personnes qui ont le statut de contractuel et qui travaillent au COTREM depuis, dans trois cas, le tout début. On voit que M. Paul Saint-Jacques a été engagé en 1975; il était là à l'époque du BAREM. M. Hargreaves et M. Bolduc sont entrés en 1978, au début du COTREM. Quand à M. Bélisle, il est venu par la suite, en 1980.

M. Bourbeau: Est-ce que ce sont des contrats à l'année?

M. Clair: Oui, ce sont des contrats annuels. Il me semble qu'on vient juste d'en renouveler certains, je les ai vus passer au Conseil du trésor. Ce sont des contrats annuels.

M. Bourbeau: Est-ce que ces gens ont uniquement un salaire ou s'ils ont droit à des avantages sociaux? (21 h 15)

M. Clair: Non, ils sont à contrat. C'est un tarif fixé par le Conseil du trésor, un peu comme pour les autres sauf qu'au lieu d'être un contrat pour un groupe de personnes, c'est un contrat qui intervient spécifiquement avec chacune de ces personnes.

M. Bourbeau: Pour revenir aux employés qui sont les...

M. Clair: Au niveau des postes, ils sont considérés comme des administrateurs, classe IV.

M. Bourbeau: Alors, c'est la partie du COTREM qui n'est pas les employés permanents du ministère, tous les autres; je crois qu'il y a 102 employés, d'après la liste que vous nous avez remise, qui font partie soit de Canatrans, de Transurb ou de Phaneuf et Gravel. Est-ce exact qu'il y a 102 personnes?

M. Clair: Au 1er avril 1983, c'est exact.

M. Bourbeau: Bon. Ces gens travaillent sur certains dossiers.

M. Clair: Cela ne veut pas dire que toutes ces personnes sont à temps plein et qu'elles vont être là, en poste, pendant toute l'année. À une date donnée, vous avez la photographie du 1er avril.

M. Bourbeau: Pour ce qui est des postes à temps partiel, il y a uniquement

deux bibliothécaires et deux téléphonistes. Je pense bien que vous avez besoin des téléphonistes continuellement, cela ne peut pas être un poste qui sera aboli.

M. Clair: Non, certains des employés professionnels d'une catégorie ou de l'autre peuvent être là au 1er avril, mais ils ne sont peut-être plus là depuis. C'est-à-dire que cela varie. C'est justement...

M. Bourbeau: Cela varie entre quoi et quoi?

M. Clair: Pour le moment, c'est au niveau d'une centaine. Mais, ce ne sont pas nécessairement les mêmes personnes.

M. Bourbeau: En termes de nombre, l'an dernier, à cette date-ci, combien en aviez-vous environ?

M. Clair: Environ la même chose.

M. Bourbeau: Environ la même chose.

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Avez-vous des projets pour augmenter l'an prochain ou est-ce à peu près stable?

M. Clair: Ce que je peux indiquer là-dessus c'est que, dans la mesure où la planification du métro de surface sera complétée et dans la mesure où les décisions seront prises, dans un sens ou dans l'autre, une fois que le dossier du métro de surface sera complété, cela sera beaucoup plus facile de réviser les structures, l'organigramme du ministère des Transports et, à ce moment-là, de voir comment on procède pour l'avenir. C'est certain que, quand les dépenses d'immobilisation, tous les dossiers de l'intégration des trains de banlieue et du métro de surface seront des dossiers terminés au COTREM, les effectifs vont être considérablement réduits. Il s'agira... À ce moment-là, on verra un certain nombre d'études que le ministère jugera avantageux de mener. C'est à ce moment-là qu'on pourra prendre des décisions. Je pense que, sur le métro de surface, il y en a environ 60 sur 102 qui sont affectés à cela.

M. Bourbeau: C'était une de mes questions. Pour la répartition, la grande partie travaille à la question du métro de surface, si je comprends bien; à la préparation des plans du métro?

M. Clair: Non. Ce n'est pas la préparation des plans du métro. C'était prévu dans l'accord avec la Communauté urbaine de Montréal que les plans et devis seraient préparés par le Bureau de transport

métropolitain, par le BTM.

M. Bourbeau: Vous parlez toujours...

M. Clair: Alors, c'est la planification qui a été faite et qui est en voie d'être complétée au COTREM.

M. Bourbeau: Vous voulez dire que, si le métro de surface se réalise, c'est le BTM qui va faire les plans et devis...

M. Clair: Qui prépare les plans et devis.

M. Bourbeau: ...et qui va s'occuper de la réalisation aussi.

M. Clair: Exactement.

M. Bourbeau: Alors là, vous n'êtes pas au stade des plans et devis, vous êtes au stade de la conception.

M. Clair: Des plans préliminaires.

M. Bourbeau: Qu'est-ce que cela implique?

M. Clair: Cela implique de s'assurer que le concept original peut fonctionner. C'est une étude de faisabilité et, si vous le voulez, des dessins généraux et approximatifs de ce que sera le système une fois construit. Mais ce ne sont pas les plans d'exécution. Par exemple, pour le matériel roulant, vous pouvez faire un design approximatif des dimensions, mais ce n'est pas le design précis, le design d'atelier pour la construction du matériel roulant. Il y a des étapes là-dedans. Ceci vous permet d'en arriver, par contre, à évaluer assez précisément les coûts du système éventuel et d'éliminer ou de trouver les solutions aux divers problèmes que vous constatez.

M. Bourbeau: Vous parlez de coûts. Justement, j'ai peine à croire... Il y a combien de temps que vous avez cette équipe sur le métro de surface, disons une soixantaine de personnes?

M. Clair: Il y en a qui sont là depuis longtemps et qui ont été affectés aux études, je dirais, conceptuelles du plan de transport en 1979 et qui, par la suite, sont passés au métro de surface. Pour le métro de surface, les équipes proprement dites de cette ampleur se sont constituées après mars 1981 à la suite de l'accord entre le gouvernement et la CUM, accord qui prévoyait que le gouvernement, par le COTREM, devait faire exécuter l'avant-projet du réseau de métro de surface pour les deux lignes 6 et 3.

M. Bourbeau: Cela fait deux ans à peu près qu'à l'égard du métro de surface, vous avez une soixantaine de personnes qui font des études préliminaires de faisabilité. Je trouve que c'est beaucoup de temps et beaucoup d'efforts de consacrés comme cela. Cela m'apparaît énorme. Est-ce que ce n'est pas déjà énorme comme investissement pour un projet dont on ne sait même pas encore s'il va se faire?

M. Clair: Au contraire, M. le Président. Je suis tout à fait de l'avis contraire. D'abord, c'est évident que la préparation, la planification des plans préliminaires de l'avant-projet du métro de surface, c'était à la suite d'un accord qui était intervenu entre la communauté urbaine et le gouvernement du Québec. Loin d'être une mauvaise manière de procéder, au contraire, c'est la façon la plus économique, à mon humble avis...

M. Bourbeau: Je n'ai pas dit que c'était une mauvaise façon de procéder. C'est énorme comme travail.

M. Clair: C'est énorme comme travail, mais, comme coût, si on veut s'assurer qu'on sait ce vers quoi on s'en va et qu'on n'arrive pas à un résultat comme celui du mât au Stade olympique, je pense qu'il y a avantage à s'assurer que le travail peut être fait de cette façon. Si la construction du métro de surface ne devait jamais se faire, inutile de vous dire que ce serait, à mon avis, un peu désolant et coûteux, après qu'il y a eu un accord de signé entre la communauté urbaine et le gouvernement du Québec, que l'un des cocontractants a dépensé les sommes prévues dans la planification du projet de métro de surface et qu'à ce moment, cela a été fait pour rien. Au moins, je pense que le gouvernement aura tenu ses engagements et que le travail qui a été fait jusqu'à maintenant permet de mieux éclairer l'ensemble de ceux qui ont à prendre des décisions.

M. Bourbeau: Justement, vous dites que vous faites des études de faisabilité. Quand on fait une étude de faisabilité, il peut y avoir deux conclusions. Ou bien c'est faisable ou bien ce n'est pas faisable. Je ne conclus pas d'avance que c'est faisable puisque vous faites des études. Si c'était faisable, vous ne feriez pas d'étude. Vous diriez: C'est faisable, on va faire les plans. Je caricature un peu. Il semble, d'après ce que moi je comprends, que, dans de très nombreux milieux de la CUM, de la CTCUM, du BTM, on en vienne à la conclusion que les données essentielles ont changé depuis le début et qu'effectivement il y a lieu de remettre en question toute la problématique du métro de surface. Exemple, la question des coûts. On parlait au départ de coûts de l'ordre de

70 000 000 \$ dans les projets originaux. Aujourd'hui, on lance des chiffres qui vont entre 300 000 000 \$ et 400 000 000 \$ pour la même chose. Est-ce que cela n'est pas de nature à faire en sorte que les gens qui ont dit peut-être ou qui ont dit oui, au départ, disent maintenant: Il faudrait revoir cela à la lumière des comparaisons qui peuvent exister avec le métro?

Il y a également d'autres facteurs qui entrent en ligne de compte. Par exemple, dans les plans originaux, le métro de surface devait assurer un lien rapide avec le centre-ville en passant par le tunnel sous le Mont-Royal. Or, subséquemment, on s'est rendu compte que le tunnel n'est pas utilisable. Tellement pas utilisable que, maintenant, vous avez changé la direction. Au lieu de se rendre au centre-ville par le tunnel, non-stop, si je peux dire, vous vous rendez à la station de la ligne de métro no 2, je crois; il y a une correspondance soit avec la ligne no 2 ou même avec l'autre métro de surface qui irait plus tard à Saint-Eustache. Donc, il y a eu un changement important de vocation, si je peux dire. Ce n'est pas suffisant pour justifier une complète remise en cause du programme. Êtes-vous encore convaincu aujourd'hui que le programme est aussi nécessaire et aussi rentable qu'il semblait l'être au début?

M. Clair: C'est sûr, M. le Président, que la planification ou le travail qui a été fait jusqu'à maintenant est de nature à mieux éclairer les décideurs. Je pense qu'il faut bien comprendre que le mandat qui a été donné au COTREM prévoyait effectivement une ligne de métro de surface allant de la station du Collège vers l'est jusqu'à Pointe-aux-Trembles. En ce qui concerne la pénétration au centre-ville, effectivement, si on veut revenir à ce concept, le COTREM est en train d'étudier des options de pénétration au centre-ville. Ce n'est pas impossible, mais il faut bien comprendre qu'au départ, ce qui était envisagé, c'était un métro de surface de la ligne 6 et également celui qu'on appelle la ligne 3 venant de Deux-Montagnes. Dans la mesure où il y avait deux métros de surface qui se construisaient simultanément ou en parallèle, le raccordement, si on veut, se faisait à trois endroits avec la ligne 6. Il se faisait à la station Sauvé sur la ligne 2 est. Il se faisait à la croisée de la ligne de métro de surface, la 3 et la 6, et également à la station du Collège, à la ligne 2 ouest. Dans la mesure où il s'agit de regarder maintenant une hypothèse où il n'y a pas de transformation de la ligne 3 en métro de surface à court terme, il faut étudier comment on peut faire pénétrer directement le métro de surface au centre-ville, parce que c'est certainement un des points d'ancrage importants pour les décisions dans

ce dossier.

Le député dit: Les coûts ont augmenté. Oui, certainement. D'abord, il y a l'inflation qui a été importante pendant ce temps, mais cela n'explique pas tout. Deuxièmement, le concept a été précisé. C'est pour cette raison qu'il y a des travaux de planification qui ont été faits et je pense qu'on a eu raison de les faire parce que cela nous permet aujourd'hui de connaître beaucoup mieux la faisabilité technique, les coûts associés à cela, les difficultés qu'on peut rencontrer, et d'être en mesure de prendre une décision éclairée à ce sujet. Je pense que c'est le contraire qu'on pourrait nous reprocher si on proposait de s'embarquer dans la construction du métro de surface sans en connaître les difficultés, les avantages et les inconvénients. Je pense que c'est normal qu'on ait procédé ainsi. C'est à l'avantage de tous.

M. Bourbeau: Mais, dans le plan original, le métro de surface ne devait-il pas se rendre directement au centre-ville par le tunnel?

M. Clair: L'accord qui est intervenu en 1981 prévoyait ce qui a été planifié par le COTREM, à savoir du Collège vers Pointe-aux-Trembles.

M. Bourbeau: Oui, mais...

M. Clair: Avant cela, en 1979, effectivement, ce qui était envisagé, c'était la pénétration de la ligne 6 au centre-ville, mais l'accord de 1981 prévoyait d'aller du Collège vers Pointe-aux-Trembles. C'est sur cela actuellement que des travaux sont effectués afin de mieux cerner la problématique de la pénétration au centre-ville sans qu'il y ait une conversion de la ligne 3 en métro de surface.

M. Bourbeau: Le ministre a-t-il pris connaissance des objections techniques émises par le BTM et par la CTCUM?

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Que pense le ministre de ces objections?

M. Clair: Ce que j'ai indiqué là-dessus - et je le disais ce matin dans ma lettre ouverte - c'est que je pense que ce n'est pas seulement un débat technique. C'est une discussion quant aux objectifs qu'on poursuit. Si on s'entend sur les objectifs à poursuivre, je pense que les techniciens finiront bien par s'entendre sur l'ensemble de la problématique. Ce que je trouve dommage... Et là-dessus, je pense que plusieurs élus que j'ai eu l'occasion de rencontrer à la Communauté urbaine de Montréal

commencent pas mal à penser comme moi. Ce n'est pas seulement un débat technique. Il n'y a pas une solution idéale pour la desserte par des moyens de capacité intermédiaire ou d'autre capacité pour desservir le secteur est-nord-est de l'île de Montréal. Il n'y a pas une vérité absolue évidente qui désarçonne tout le monde. Chacun peut soutenir, sur le plan technique, que son projet à lui a plus ou moins d'avantages. Dans la mesure où la CTCUM - et je le dis, sauf tout le respect dû à la CTCUM - va, à la commission permanente de la Communauté urbaine de Montréal, mettre en cause un certain nombre d'éléments, sans faire nécessairement la démonstration que ce qu'elle avance est exact sur le projet du métro de surface qui propose d'emblée la construction d'un système léger sur rail dans l'axe de Henri-Bourassa... J'ai eu l'occasion d'en discuter avec M. Hanigan. Effectivement, ce dernier ne peut pas fournir de précisions quant à savoir quelle sorte de coût serait envisagé, combien cela coûte d'immobilisations, quelles sont les conséquences sur l'aménagement du territoire dans ce coin, les retombées économiques possibles. C'est sûr qu'il y a un dossier qui a été planifié, détaillé, il y a un dossier avancé sur le plan de la planification avec beaucoup de documents pour soutenir la présentation. C'est certain que, si vous mettez un projet qui est dans un tel état de développement en comparaison avec une idée de desserte...

(21 h 30)

J'ai proposé spontanément l'autre jour à quelqu'un qu'on desserve Montréal-Nord avec des autobus jaunes en voies réservées sur Henri-Bourassa. À la limite, pourquoi pas? C'est une idée. On peut émettre des idées, mais je pense qu'il y a un dossier qui, sur le plan technique, est très avancé, dont on connaît les faiblesses et les avantages. Je pense que, si on s'entend toujours sur les objectifs qu'on poursuivait au départ, on connaît mieux les coûts, on connaît mieux les contraintes, on est en mesure de prendre une décision plus éclairée en connaissant mieux le dossier, mais mettre ce dossier uniquement en comparaison avec d'autres idées... Vous savez, si le SLR était aussi avancé sur le plan de la planification, d'autres techniciens experts de Canatrans, de Transurb pourraient eux aussi interroger et trouver des bibites - passez-moi l'expression - sur tel ou tel élément technique et, de la même façon, sur le métro souterrain.

Je pense que les commentaires qui ont été formulés tant par le BTM que par la CTCUM sont jusqu'à un certain point valables, mais ils sont aussi jusqu'à un certain point très avancés, très faciles. C'est facile de dire: J'ai une idée; elle est probablement plus avantageuse que l'autre qui a un projet détaillé, précis, soumis à

l'analyse et à la critique.

M. Bourbeau: Enfin, tout est une question de coût. Il me paraît évident que la méthode idéale de voyager dans le climat nord-américain et surtout canadien, c'est le métro souterrain. Quand on a la période hivernale, il n'y a pas de problème de climat. Ensuite, le métro souterrain se rend au milieu de la densité, au milieu de la population, alors que, dans le cas du métro de surface, il y a des contraintes constituées par les emprises ferroviaires.

Le ministre nous dit qu'on est un peu plus en mesure de certifier les coûts. Je ne reprends peut-être pas ses paroles mot à mot. Je me pose des questions, parce qu'il y a quatre ans, on a déposé un projet, le projet de Belleval, qui semblait un projet sérieux, sur lequel avaient travaillé des experts. On nous disait que le métro de surface, c'était quelque chose qui coûterait 70 000 000 \$. Aujourd'hui, on a fait des études supplémentaires. On a dit que cela coûterait entre 300 000 000 \$ et 400 000 000 \$. On n'a pas encore fabriqué les voitures. Le matériel roulant, on ne sait pas encore exactement ce qu'il va être. On a des dessins préparés par des artistes, mais on ne les a pas encore chiffrés. Peut-être qu'on a des estimations. Qu'est-ce qui nous dit qu'au lieu de coûter entre 300 000 000 \$ et 400 000 000 \$, ce ne sera pas 700 000 000 \$ ou 800 000 000 \$?

Une chose est certaine, dans le cas du métro souterrain, on connaît le coût, on en a fait beaucoup, on en a fait récemment. On dit que cela coûte environ 35 000 000 \$ le kilomètre. Pardon?

M. Clair: 40 000 000 \$.

M. Bourbeau: Enfin, 35 000 000 \$ ou 40 000 000 \$ le kilomètre. Le métro de surface, on nous dit que, maintenant, ce serait 13 000 000 \$ le kilomètre. Je vous avouerai franchement que je n'ai aucune confiance en ces chiffres. J'ai vu évoluer les chiffres depuis quatre ans dans le métro de surface et on n'a pas de base de comparaison. On n'a pas d'expérience préliminaire. Avez-vous vérifié les coûts des métros de surface qui se font ailleurs actuellement? Par exemple, j'aimerais qu'on arrête d'aller en France et qu'on aille plutôt aux États-Unis où on fait des expériences semblables. Quant à moi, j'aime mieux me référer aux expériences américaines qu'aux expériences françaises. Avez-vous une idée des coûts des métros de surface qui se construisent actuellement ou qui ont été construits aux États-Unis?

M. Clair: Oui, on a une idée de cela, par exemple ceux d'Atlanta, de Washington, de Philadelphie, d'Edmonton. C'est pour cela

que...

M. Bourbeau: Pourriez-vous nous donner une idée des coûts à ces endroits? Est-ce que cela se compare un peu avec ce que vous voulez faire?

M. Clair: Je pense qu'on pourrait vous fournir la documentation là-dessus, mais avant de donner à M. Lussier l'occasion de préciser...

Le Président (M. Champagne): Je ne sais pas. C'est une question que je vous pose. Est-ce qu'on ne déborde pas l'étude des crédits à travers tout cela? Je pose la question et...

M. Clair: Quant à moi, M. le Président, je n'ai pas l'impression qu'on a commencé encore, mais...

Le Président (M. Champagne): Mais, enfin, c'est parce que...

M. Bourbeau: Bien quoi, c'est un sujet très important, c'est le métro de surface. On parle de 400 000 000 \$, M. le Président. Si vous pensez que...

M. Clair: Oui, oui.

Le Président (M. Champagne): Enfin, allez-y.

M. Clair: Oui, oui. Je pense que c'est un sujet important qui se discute effectivement.

Le Président (M. Champagne): D'accord. Enfin... C'est parce qu'il reste aussi, je vous le rappelle, les programmes 2, 5, 6, 7, 8 et 9 à adopter.

M. Bourbeau: Oui, et il nous reste encore deux heures et demie, M. le Président. Il n'y a pas de problème.

Le Président (M. Champagne): Il nous reste à peu près deux heures.

M. Bourbeau: Bien, M. le Président, on a droit à huit heures; alors, on avait fait un...

Le Président (M. Champagne): C'est cela. Alors, il faut terminer vers 23 h 25.

M. Bourbeau: On a commencé à 10 h 30 ce matin, M. le Président, et...

Le Président (M. Champagne): Non, on a fait le calcul ici et c'est à peu près vers 23 h 25. D'accord? C'est un renseignement que je vous donne.

M. Clair: Quand je dis, M. le Président...

M. Bourbeau: Écoutez, c'est un sujet qui est extrêmement débattu actuellement à Montréal. Je pense que...

M. Clair: Oui, oui, et qui mérite d'être débattu, effectivement. Voyez-vous, dans ce que vous dites, je veux seulement vous convaincre d'une chose, c'est qu'il n'y a pas de vérité absolue là-dedans. Lorsque, par exemple, vous dites que, dans le climat nord-américain, la meilleure solution est peut-être le métro souterrain, je dois vous dire qu'une ville qui est beaucoup plus froide... Je ne veux pas vous interpréter...

M. Bourbeau: J'ai surtout parlé du Canada, d'ici au Canada.

M. Clair: Oui, le Canada. Prenons le Canada. Une ville beaucoup plus nordique que Montréal, Edmonton, a choisi le métro de surface. Alors, ce n'est pas une vérité absolue que de dire que le métro souterrain est la meilleure solution. C'est une solution qui a l'avantage, je dirais, sur le plan politique, de sa propre promotion. Le métro souterrain a un avantage stratégique, tactique, par rapport au métro de surface au Québec; c'est que du métro souterrain, il s'en est construit.

Quand on dit qu'il va circuler dans une partie de l'agglomération qui est déjà divisée par des voies ferrées et que l'achalandage, la proximité des stations, les gens qui viendraient à pied aux stations seraient moins nombreux que... Certains ont même dit que cela circulerait dans le désert. Mettons cela en relation avec le métro souterrain, où 85% des usagers viennent au métro par autobus. Il n'y a que 15% des usagers qui viennent à pied. Quand on considère le nombre de personnes qui pourraient se rendre à pied dans les onze stations du métro de surface par rapport aux cinq stations du métro souterrain de la ligne Saint-Michel-Anjou, on en arrive dans les deux cas à peu près à 45 000 ou 50 000 personnes qui pourraient se rendre à pied, les usagers potentiels à pied.

M. Bourbeau: Quel est leur pourcentage?

M. Clair: Je n'ai pas le pourcentage.

M. Bourbeau: C'est parce que vous avez donné un pourcentage pour le métro; il faudrait donner le pourcentage pour le métro de surface.

M. Clair: Oui, cela donnerait un niveau comparable.

Une voix: C'est le bassin de population à distance de marche, ce n'est pas...

M. Bourbeau: Vous avez dit qu'il y en a 15% qui marchent pour le métro souterrain. À combien est-ce estimé pour le métro de surface?

M. Clair: Je n'ai pas les chiffres avec moi là-dessus. Ce que je vous dis...

M. Bourbeau: Alors, on ne peut pas comprendre ce que vous dites.

M. Clair: Regardez bien. Ce que je vous dis, c'est que 85% des usagers du métro souterrain y accèdent par autobus et non pas à pied. Il y en a 15% seulement à distance de marche. Je n'ai pas la comparaison avec le métro de surface, mais c'est simplement pour vous dire que, lorsqu'on nous lance en l'air comme cela: Ah! Cela va passer dans un corridor de transport qui n'est pas densément peuplé sur toute sa longueur, à ce moment, la vérité n'est pas absolue. Cela dépend des objectifs qu'on poursuit en matière de desserte, d'aménagement du territoire, du plus grand territoire desservi, de l'effet structurant d'un moyen de transport comme celui-là. Je pense qu'il n'y a pas un seul moyen et c'est sûr qu'en matière de coûts de construction du métro de surface, toutes les expériences qui ont eu cours en Amérique du Nord ont amené un coût de construction moins élevé au kilomètre que le métro souterrain.

M. Bourbeau: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie des coûts comparatifs dont vous parliez tantôt? Est-ce que vous pourriez nous les faire parvenir?

M. Clair: Oui, malgré que, là-dessus, il ne faudrait pas non plus chercher d'absolu. Le métro de surface à Washington est en fait le métro souterrain qui, dès qu'il sort du centre-ville, devient un métro de surface. Cela dépend beaucoup des infrastructures que vous devez mettre en place, donc de la nature du territoire que vous devez traverser et de l'usage qui est fait des emprises ferroviaires déjà en place. À Edmonton, cela a coûté des pinottes parce que c'était une emprise ferroviaire quasi désaffectée; à Washington, je pense, cela a été très coûteux. Ce à quoi les expériences étrangères nous ont surtout servi, c'est pour évaluer les coûts d'exploitation d'un métro de surface, en termes de négociation avec des compagnies ferroviaires propriétaires d'emprises et aux fins de connaître les conditions auxquelles on peut faire fonctionner un métro de surface.

M. Bourbeau: Cela est un aspect, non pas secondaire, mais les coûts de

construction pour l'instant nous intéressent aussi énormément. Vous nous dites que vous n'avez pas de comparaisons disponibles.

M. Clair: Ce que je vous dis, c'est qu'il n'y a pas de base de comparaison valable parce que la situation à Edmonton - l'emprise ferroviaire qui a été utilisée pour le système léger sur rail à Edmonton - est particulière tout comme celle de Washington, de Philadelphie, d'Atlanta ou d'ailleurs. Nous avons utilisé, pour l'implantation du métro de surface de Montréal, l'emprise qui était nôtre, c'est-à-dire l'emprise du CN à la hauteur de la rue Sauvé et c'est par les difficultés que nous éprouvions dans cette emprise que nous avons pu déterminer les coûts d'insertion, de construction, d'immobilisation que nous devons prévoir, selon nos besoins. Il y a un nombre X de viaducs dans notre emprise. Ce n'est pas nécessairement le même nombre qu'il y a au mille ou au kilomètre à Washington ou à Edmonton. En termes de coûts de construction, les expériences étrangères ne peuvent pas nous inspirer beaucoup, sauf peut-être pour la pose des rails et, pour cela, on n'a même pas besoin d'aller voir à l'étranger. C'est en termes de coûts d'exploitation que l'expérience étrangère nous a beaucoup inspirés, pour déterminer ce que seraient les coûts d'exploitation.

M. Bourbeau: Est-ce que vous les connaissez ces coûts de construction à Atlanta, Philadelphie, Washington, Edmonton? Est-ce que vous connaissez les coûts au kilomètre?

M. Clair: Je ne les ai pas, mais je pense qu'on doit avoir cela quelque part.

M. Bourbeau: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie de ces documents-là? Cela nous intéresserait. Je sais qu'il n'y a pas deux cas semblables, mais, si on peut voir qu'à cinq ou six endroits différents où on a fait des métros de surface, les coûts ont oscillé entre tel minimum et tel maximum, on pourrait peut-être avoir une idée générale de ce que pourraient être les coûts à Montréal. Il ne faut pas penser qu'à Montréal, parce que nous avons une emprise du CN, cela sera gratuit. Vous savez comme moi qu'il y a une foule de viaducs à refaire, à défaire. Il faut surélever les voies ferrées, en ajouter de nouvelles. Il y a des dépenses très importantes à faire chez nous.

M. Clair: C'est justement, M. le Président. Je pense que la comparaison avec l'extérieur peut être utile pour un certain nombre d'éléments, mais pour évaluer les structures à construire, les viaducs, les aménagements routiers, le ministère des Transports du Québec a la plus grande

expérience qu'on puisse avoir. On est capable de faire une évaluation précise des coûts pour construire des viaducs pour un métro de surface ou des viaducs pour une autoroute. Les ingénieurs du BTM connaissent bien un certain nombre d'éléments en matière d'expropriation, coûts d'installation des voies de même que les gens du CN qui ont participé à un grand nombre de réunions. La CTCUM, à titre d'exploitant, a contribué à la préparation des évaluations en cause. Nous sommes en mesure, avec l'expertise québécoise, avec les firmes qui travaillent à ces dossiers, d'avoir une évaluation beaucoup plus serrée que ce que vous pouvez penser au premier abord. Cela n'a pas été fait au pifomètre. Il y a du travail scientifique qui a été fait.

D'ailleurs, je pense que vous avez reçu le dossier de planification. On vous a envoyé ce dossier-là, vous avez reçu tout cela. Je pense qu'avec tout cela, les gens du COTREM, les firmes d'ingénieurs, le CN, le BTM, la CTCUM, le ministère des Transports du Québec, on est en mesure d'avoir une idée assez précise des coûts de construction et de ce que peuvent être éventuellement les coûts d'exploitation avec des comparaisons avec l'étranger.

Mon sous-ministre me soulignait qu'à Edmonton il y a des passages à niveau sur la ligne du métro de surface. C'est évident que, si on laissait des passages à niveau sur tous les circuits, on vient, effectivement, de diminuer le coût au kilomètre. Si on construit deux stations à Langelier-Lacordaire ou si on n'en construit qu'une, cela a une influence sur le coût au kilomètre. Si on entre ou si on n'entre pas au centre-ville et quelle sorte d'aménagement devrait être fait dans le tunnel, c'est évident que cela a un effet. Je pense qu'il n'y a pas de comparaison absolue qui puisse être faite. Encore une fois, j'insiste pour le dire parce que je pense que le député est conscient, avec moi, que c'est une des plus importantes décisions qu'il reste à prendre pour les transports en commun dans la région de Montréal et qu'il n'y a pas de vérité absolue sur cela.

(21 h 45)

M. Bourbeau: Je suis bien d'accord, sauf que le ministre vient de prendre à témoin, tantôt, l'expertise d'un grand nombre d'organismes. Il a cité la CTCUM, le BTM, le COTREM, etc., mais ce sont justement ces gens qui remettent en question, de façon très sérieuse, l'opportunité de construire le métro de surface. Le ministre ne peut pas prendre à témoin leur expertise pour justifier que les coûts qui seront avancés seront probablement corrects et, après cela, nier leur expertise quand ces gens remettent en question le projet. Moi, je trouve...

M. Clair: Je ne nie pas leur expertise.

M. Bourbeau: Moi, je trouve que... M. le ministre, je voudrais seulement terminer. Il m'apparaît dans ce dossier... Cela fait au moins un an que je le dis au ministre et j'ai beau lire tout ce qui sort là-dessus, plus cela va, plus il m'apparaît que c'est un projet qui ressemble, justement, à ce que le ministre disait tantôt quand il parlait du Stade olympique; il m'apparaît être un projet du genre du Stade olympique. Il y a tellement de gens à qui j'en ai parlé et qui sont assez experts en la matière qui doutent de ce projet, qui le remettent en question... Il y a une opposition systématique de la part des municipalités concernées. Je pense que cela vaudrait peut-être la peine que le ministre, à un moment donné, commence à écouter davantage ces gens et peut-être un peu moins d'autres personnes qui sont plus près de lui et qui ont peut-être un intérêt à rester pendant encore quelques années à contrat, quelque chose comme contractuels.

M. Clair: Non, je pense que, là-dessus, cela serait le contraire parce que, dans la mesure où le métro de surface se construirait, effectivement, l'étape subséquente est entre les mains du BTM et non pas entre les mains du COTREM. Maintenant, ce que je voudrais expliquer au député à nouveau, c'est que le métro de surface, tel que planifié, en fonction des objectifs qui étaient retenus au départ, continue à présenter les mêmes avantages et les mêmes inconvénients. Si on change nos objectifs et qu'on poursuit des objectifs différents, c'est certain qu'à ce moment-là, on peut remettre en cause la pertinence du métro de surface tel que planifié. C'est pour cela que j'insiste sur le fait qu'il faut savoir quels sont les objectifs qu'on poursuit. Si on ne s'entend plus sur les objectifs, les moyens pour atteindre d'autres objectifs peuvent être différents. Les objections qui proviennent de certaines organisations...

La CTCUM a dit clairement et j'ai eu l'occasion de rencontrer M. Hanigan et d'en discuter avec lui... M. Hanigan dit: Si on se base uniquement sur les enquêtes origine-destination, nous, l'exploitant en transport en commun, on pense qu'un moyen de transport à capacité intermédiaire dans l'axe de Henri-Bourassa pourrait être plus avantageux que le métro souterrain. C'est ce que je comprends de sa position. Quand je lui parle de la dimension des coûts de construction, de l'aménagement du territoire, du développement économique, M. Hanigan me dit, avec raison, que ce sont d'autres préoccupations, d'autres objectifs que le gouvernement et la communauté urbaine peuvent poursuivre. Je donne un point de vue d'exploitant.

Par ailleurs, le BTM, qui a contribué à l'évaluation de 40% des coûts de construction du métro de surface, de son côté, c'est une

tendance naturelle, privilégie davantage une technologie qu'il maîtrise parfaitement, où il est un des meilleurs au monde, le métro souterrain. La ville d'Anjou, la ville de Montréal-Nord... Le maire de Montréal-Nord est tout à fait logique avec lui-même. Il a été le seul à s'opposer au règlement 55 en 1981 sur la construction de la ligne 6. Le règlement 55 prévoyait le financement de la construction de la ligne 6. Lui, il souhaiterait être desservi par un métro souterrain parce qu'il poursuit d'autres objectifs. Alors, je pense que cela dépend des objectifs qu'on poursuit. Si on ne poursuit plus les mêmes objectifs, on peut envisager, effectivement, d'autres moyens. Mais, dans la mesure où on n'a pas changé d'objectifs, on doit analyser la validité du projet de métro de surface en rapport avec les objectifs qu'on s'était fixés, avec ses forces et ses faiblesses, en étant toujours convaincus qu'il n'y a pas de vérité absolue là-dedans.

M. Bourbeau: Il faut quand même être cohérent. On a un système de métro qui fonctionne bien et qui est pratiquement terminé et, au moment où on arrive presque à la fin de cette construction - il reste à peu près seulement une pochette à desservir qui est Montréal-Nord, là où il y a beaucoup de densité, et peut-être la ville d'Anjou - au moment où on termine le métro dans sa phase moderne pour une génération ou deux, je présume, on introduit dans le système un concept nouveau qui est complètement différent. On va avoir un système de transport hybride et on ne sait pas si cela va pouvoir s'agencer. Je ne comprends pas que le ministre, tout à coup, ne trouve plus de vertus au métro souterrain. Non pas que je pense qu'on devrait faire tout de suite le métro souterrain vers Montréal-Nord ou la ville d'Anjou, mais je partage l'avis de ceux qui trouvent que le métro de surface arrive comme un cheveu sur la soupe et c'est...

M. Clair: Ce n'est pas vrai! Ce n'est pas vrai que cela arrive comme un cheveu sur la soupe. Je ne sais pas si le député dormait au cours des trois dernières années, mais il y a eu le dépôt d'un plan de transport en 1979, une négociation avec la Communauté urbaine de Montréal dans les années qui ont suivi et l'adoption par la Communauté urbaine de Montréal d'un règlement prévoyant le financement...

M. Bourbeau: Ce n'est pas dans le sens que cela a été introduit récemment. Je sais fort bien que le concept existe depuis cinq ou six ans. Je ne veux pas dire "un cheveu sur la soupe" dans le sens qu'on vient de le sortir d'un chapeau aujourd'hui.

M. Clair: Bon!

M. Bourbeau: Je veux tout simplement dire que cela sort de l'imagination de gens qui ne voient pas ce qui s'est fait depuis dix ans. Je ne comprends pas qu'on veuille introduire un animal étranger dans un système qui fonctionnait bien, c'est tout, et qui fonctionne bien, d'ailleurs.

M. Clair: À ce compte-là, M. le Président, les trains du West Island, on ne les aurait jamais intégrés.

M. Bourbeau: Ils étaient déjà là. On n'a rien ajouté. Ils étaient déjà là.

M. Clair: Oui, mais pourquoi, à ce moment-là, ne pas laisser les trains de banlieue abandonnés et, quand il y aura la possibilité de desservir par le métro souterrain, d'y aller en métro souterrain? Il y a des modes de transport à capacité lourde qui s'appellent des métros souterrains, qui peuvent transporter jusqu'à 40 000 personnes à l'heure. Il y a des métros de surface à capacité intermédiaire qui peuvent en transporter jusqu'à 20 000 environ. Il y a des trains de banlieue qui peuvent transporter jusqu'à 10 000, 12 000 ou 15 000 passagers. Il y a des métros qui peuvent en transporter éventuellement, selon l'état de la circulation et le nombre d'autobus, autant qu'un métro de surface ou un métro souterrain s'ils fonctionnent en sites propres ou en voies réservées. Je ne vois pas... Au contraire. On doit essayer de recourir, pour répondre aux besoins du transport, à la technologie, à la capacité de transport qui répond le plus près possible aux besoins des dessertes.

Prenez l'hypothèse qui a été soulevée par la ville de Montréal-Nord et la ville d'Anjou, le métro en Y, une ligne qui irait vers Anjou et l'autre vers Montréal-Nord. Savez-vous que les problèmes de coordination, quand on regarde les achalandages prévisibles, pourraient donner qu'il y aurait un métro seulement à peu près à toutes les demi-heures à Anjou et à Montréal-Nord? Est-ce que c'est ce qu'on veut, une énorme capacité de transporter des gens, sauf une utilisation de cette capacité à toutes les demi-heures?

Il faut regarder les objectifs. Je ne dis pas que le métro de surface n'a que des avantages. C'est un dossier, comme je le dis, sur le plan technique, sur le plan de l'aménagement et sur le plan des objectifs initiaux, qui a ses forces et ses faiblesses. Mais je pense que, s'il n'y a pas de vérité absolue, si on n'a pas changé d'objectifs à poursuivre au départ, cela constitue encore une réponse valable aux besoins qui sont ceux de cette partie de l'île de Montréal.

M. Bourbeau: Je pense qu'en conclusion, M. le ministre, comme il y a six mois,

comme il y a un an, on va être obligé de conclure qu'on ne s'entend pas sur ce dossier, mais...

M. Clair: On n'est peut-être pas si loin que vous le pensez.

M. Bourbeau: C'est que le ministre se rapproche de ma position, parce que je n'ai pas changé d'un iota depuis un an.

M. Clair: J'avais eu l'impression que vous aviez fait du chemin. Vous me désolez. Je pensais que c'était vous qui vous étiez...

M. Bourbeau: Quand je vous regarde, je me console.

M. Clair: ...rapproché. Si jamais cela vous intéressait, de même qu'un certain nombre de collègues de la région de Montréal, on pourrait éventuellement demander au COTREM de vous faire une présentation à ce sujet. On vous a déjà transmis tout le matériel, mais c'est parce que je pense que... Je dis que la chose la plus importante dans le dossier du métro de surface, c'est que ce dossier a le droit au moins d'être jugé quant à sa valeur réelle. Il ne faut pas simplement le mettre de côté à cause d'une idée, celle de dire du métro souterrain, que c'est un SLR. Pourquoi pas, comme je disais tantôt, des autobus scolaires en site propre? On peut émettre des idées tant et plus. Il y a un dossier qui est beaucoup plus avancé que les autres sur le plan technique, qui a été le dossier retenu pour la raison que des objectifs étaient poursuivis à l'époque. Il est rendu à l'étape où la planification s'achève.

M. Bourbeau: De toute façon, M. le ministre, si jamais le président du COTREM voulait faire une présentation - on a entendu parler de ses présentations comme étant des chefs-d'oeuvre de marketing - je n'ai pas d'objection. Si mes collègues veulent y aller, on peut aller assister à la présentation...

M. Clair: Avec un esprit comme celui que vous démontrez, je pense qu'il y a une utilisation plus utile du temps qui peut être faite, si c'est dans cet esprit que vous le voyez.

M. Bourbeau: Je vous dis que, si le président réussit à me convaincre, c'est qu'il sera vraiment un vendeur, je peux vous en assurer.

M. Marx: Si le ministre veut bien qu'on fasse le chemin, il faut prévoir un meilleur système de transport.

M. Clair: C'est ce qu'on veut faire et c'est votre député qui ne veut pas.

M. Bourbeau: Non, je ne veux pas fermer la porte. Je serais bien d'accord à assister à la séance de projection, à la séance d'information sur ce que pourrait être un métro de surface. J'ai déjà pris connaissance de certaines choses dans le passé, mais je n'ai pas d'objection, au contraire. On pourra peut-être organiser cela.

Le Président (M. Champagne): Le programme 1 avait été adopté. Nous sommes revenus... Nous sommes au programme 2, qu'est-ce que vous en faites?

M. Bourbeau: Au programme 2, je n'ai plus de question.

Le Président (M. Champagne): Le programme 2 est adopté.

M. Clair: Êtes-vous bien sûr?

Le Président (M. Champagne): Oui. Il ne faudrait pas y revenir. D'accord? Le programme 3 a été adopté.

M. Bourbeau: J'ai de mes collègues ici qui veulent qu'on règle cela sur division.

Le Président (M. Champagne): M. le député de Laporte, le programme 3 a été adopté, le 4 a aussi été adopté.

M. Bourbeau: Au sujet du programme 4, je n'étais pas ici. Juste une question, M. le ministre, concernant le programme 4.

M. Clair: Cela va devenir ridicule.

M. Bourbeau: En ce qui concerne l'autoroute Ville-Marie, les journaux ont rapporté à quelques reprises que l'autoroute Ville-Marie, à un moment donné, on l'avait arrêtée à cause d'un mur de béton ou d'un tas de terre. Après cela, des rumeurs ont circulé, enfin, des annonces ont été faites selon lesquelles on continuerait l'autoroute Ville-Marie en boulevard, jusqu'au pont Jacques-Cartier. Je voudrais savoir si c'est exact qu'on va poursuivre l'autoroute Ville-Marie jusqu'au pont Jacques-Cartier et qu'est-ce que vous entendez faire en ce qui concerne la suite, jusqu'au pont Hippolyte-Lafontaine pour l'instant?

M. Clair: Pauvres journaux!

M. Bourbeau: C'est pour cela que je pose la question au ministre.

M. Clair: Là-dessus, ce que je dois dire, c'est qu'on est en train de terminer les discussions avec la ville de Montréal. Celle-ci, quant à elle, est surtout préoccupée par l'installation d'une conduite d'aqueduc énorme de 84 pouces qu'elle a hâte d'installer pour

mieux desservir cette partie de Montréal. Ce sur quoi je pense qu'on peut dire qu'on est sur le point de s'entendre avec la ville de Montréal, c'est à peu près ceci: entre la sortie du tunnel et la rue de Lorimier, il y aurait effectivement sortie de terre. Rendu à de Lorimier jusqu'à du Havre, un deuxième tronçon est à l'étude présentement. On a des difficultés avec la prison des Patriotes, à savoir qu'il y a trois possibilités. On sait que c'est un monument historique, que l'autoroute peut passer soit au nord, soit au sud, soit un tronçon de chaque côté, mais elle ne peut pas passer par-dessus.

Cela a été soumis à la Commission des biens culturels. À l'est de la rue du Havre, il n'y a pas de travaux de planifiés avant plusieurs années.

M. Bourbeau: Pour ma compréhension, la rue du Havre, c'est passé Papineau? À quelle distance à l'est de Papineau?

M. Clair: Quatre, cinq rues à l'est de la rue de Lorimier.

M. Bourbeau: Vous seriez en souterrain, si je comprends bien, jusqu'à de Lorimier?

M. Clair: L'autoroute remonte à la surface à Saint-André. Il s'agit de sortir du tunnel actuellement et de la ramener en surface.

M. Bourbeau: Bon! Jusqu'à de Lorimier, ce serait en autoroute ou en boulevard?

M. Clair: C'est en autoroute qui se convertit en boulevard.

Des voix: Ah! Ah!

M. Bourbeau: Oui, mais entre la sortie du tunnel et de Lorimier? Il y a une différence entre une autoroute et un boulevard, n'est-ce pas?

M. Clair: Oui, oui.

M. Bourbeau: C'est beau de faire des blagues, mais il faut quand même répondre aux questions.

M. Clair: Mais il y aurait huit voies avec les voies de sortie. Il faudrait presque avoir les plans pour vous montrer cela. C'est parce qu'il faut prévoir des entrées et des sorties et il y a un peu de spaghetti là-dedans.

M. Bourbeau: Oui, mais un boulevard, c'est comme le boulevard Dorchester où, à chaque coin de rue, les gens peuvent croiser. Est-ce que c'est ce que vous voulez faire ou si c'est une autoroute?

M. Clair: La première croisée va être à Papineau.

M. Bourbeau: Papineau. Donc, c'est une autoroute complète jusqu'à Papineau.

M. Clair: C'est pour cette raison que je vous dis que c'est une autoroute. C'est ma façon à moi, comme profane, de vous décrire cela.

M. Bourbeau: Le ministre est un profane?

M. Clair: Absolument. La façon, je pense, de le traduire - je ne suis pas un ingénieur - c'est qu'on sort d'une autoroute effectivement en milieu urbain et il s'agit, de la façon la plus intelligente possible, de ramener cette autoroute à six voies. C'est dans les deux tronçons dont il est question, surtout dans le premier, entre la sortie du tunnel et de Lorimier, que l'autoroute doit se convertir en boulevard à six voies. C'est pour cette raison que je vous dis que c'est dans ce tronçon que l'autoroute va se transformer en boulevard.

M. Bourbeau: Je comprends de moins en moins, parce que vous venez de nous dire que jusqu'à...

M. Clair: Vous ne voulez pas comprendre.

M. Bourbeau: Oui, mais M. le ministre, vous n'êtes pas tellement clair. Jusqu'à Papineau, vous avez dit qu'il n'y avait pas de routes transversales. Donc, on a une autoroute traditionnelle, n'est-ce pas?

M. Clair: C'est cela.

M. Bourbeau: Et après Papineau, pour quelques rues - cela ne va pas tellement loin, quatre ou cinq rues, je crois - vous revenez à six voies et...

M. Clair: À six voies sur Notre-Dame.

M. Bourbeau: ...là, ce serait un boulevard où il y aurait des entrées.

M. Clair: Mais comme le contrat envisagé va jusqu'à de Lorimier, c'est pour cette raison que je vous dis que c'est dans ce contrat que l'autoroute se transforme en boulevard.

M. Bourbeau: D'accord. Et à quel moment entendez-vous faire ces travaux?

M. Clair: Comme un accord doit intervenir avec la ville de Montréal, les négociations - je vous en ai donné les grandes lignes - entre le ministère des

Transports et la ville de Montréal sont, à toutes fins utiles, complétées. Je dois acheminer - le mémoire est prêt - au Conseil du trésor et au Conseil des ministres un mémoire à ce sujet. Quant à nous, les appels d'offres pourraient être, si tout allait bien, lancés à la fin du mois de juillet.

M. Bourbeau: Ah bon! Je n'ai pas d'autres questions sur ce programme, M. le Président.

Le Président (M. Champagne): L'élément 4 du programme 5 avait été adopté avant le souper. Il resterait les éléments 1, 2 et 3 à adopter au programme 5.

Régie de l'assurance automobile du Québec (suite)

M. Bourbeau: Il y avait la question de la Régie de l'assurance automobile du Québec. Étant donné qu'on a demandé à Mme Sotiau de venir, le ministre serait-il d'accord pour qu'on lui pose quelques questions maintenant, de façon à lui permettre de se dégager?

M. Clair: Oui, oui. Vous pouvez me les poser.

Le Président (M. Champagne): Ce serait, si je comprends bien, dans le programme 6?

M. Bourbeau: Dans aucun programme, parce que cela ne fait pas partie de cela.

Le Président (M. Champagne): Ah non! Non, cela n'en fait pas partie.

M. Clair: M. le Président, on n'a pas encore commencé l'étude des crédits.

M. Bourbeau: M. le Président, je peux vous dire que l'an prochain on va demander un peu plus d'heures pour les crédits des Transports, parce que je me rends compte qu'on ne réussit pas à faire un travail valable en huit heures. Si le ministre est d'accord, l'an prochain, on va ajouter quelques heures parce que, vraiment, on n'y arrive pas.

Le Président (M. Champagne): Mais enfin! S'il y avait eu plus de continuité, peut-être; il y a aussi les présences de part et d'autre.

M. Bourbeau: Cela n'a pas d'importance. Nous, de ce côté-ci, nous nous partageons le travail.

Le Président (M. Champagne): Oui, oui, d'accord.

M. Bourbeau: Ce n'est pas parce qu'on voit un programme avant l'autre que cela va plus vite.

Le Président (M. Champagne): Enfin!

M. Clair: Cela paraît que j'ai été impressionné par les questions du député de Westmount jusqu'à maintenant.

M. French: Je les ai trouvées pas mal bonnes moi-même.

Le Président (M. Champagne): Allons-y avec madame. Cela va.

M. Clair: Il y en a au moins un qui a le sens de l'humour.

M. Bourbeau: On aurait quelques questions au sujet du système d'informatique et du centre des données à la régie. Je crois comprendre, Mme Sotiau, que vous êtes une experte en information. Vous êtes donc particulièrement bien placée, je pense, pour nous donner des réponses là-dessus. En 1980, la régie a affirmé ne pas louer d'équipement informatique, ni avoir de centre de données. Elle disait seulement posséder sa propre équipe d'analystes et de programmeurs qui développent, entretiennent et exploitent ses propres logiciels. Pour le reste, la régie avait des contrats avec la CSST, le BVA, la RAMQ, les firmes industrielles, les services techniques et le centre des données comptables. On voudrait savoir si la situation a changé et, si oui, pour quelles fins. À combien se monte chacun de ces contrats de services? Le ministre pourrait-il nous donner copie de ces ententes et contrats de services? Est-ce qu'on pourrait distinguer, dans les réponses, entre la régie assureur, la régie BVA et la régie administrative du Code de la sécurité routière?

M. Clair: Au moment de la fusion entre la régie et le Bureau des véhicules automobiles nous étions, effectivement, utilisateurs du centre de traitement des données du ministère des Transports et nous avions un contrat avec la Régie de l'assurance-maladie pour le traitement de l'analyse. En cours d'année 1981, il y a eu transfert du centre de traitement du ministère des Transports, lequel est devenu, lui, utilisateur de services à la régie. Donc, on a inversé les choses. En conséquence, petit à petit la régie a annulé ses contrats de services et tout son travail se fait maintenant dans son propre centre de traitement des données. On offre le service de traitement des données au ministère des Transports.

M. Bourbeau: Est-ce un contrat annuel, le service que vous donnez au ministère des

Transports? Est-ce que la régie perçoit des montants du ministère des Transports pour ses services?

M. Clair: Il y a un contrat entre le ministère des Transports et la régie.

M. Bourbeau: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie de ce contrat?

M. Clair: On ne l'a pas ici.

M. Bourbeau: Est-ce qu'il y avait d'autres contrats avec d'autres organismes?

M. Clair: Ils sont tous terminés.

M. Bourbeau: Pour satisfaire les clients de la régie, il existe un réseau établi à travers tout le Québec pour porter assistance aux victimes en vue de leur réhabilitation et pour aider les victimes à produire leur réclamation. Est-ce que ce sont tous des bureaux de la RAAQ ou celle-ci a-t-elle conclu des ententes avec d'autres bureaux gouvernementaux comme ceux de Communication-Québec ou de la CSST ou de tout autre organisme? Si oui, ces ententes sont-elles prises sous forme de contrats de services? Si oui, quels sont les termes et les buts de ces ententes de services? À quels montants sont élevés les coûts pour ces services? Le ministre pourrait-il nous donner une copie de ces ententes sur ces contrats de services?

M. Clair: La régie entretient dix bureaux de réadaptation en région, avec ses propres employés, différents des bureaux d'immatriculation et de permis. Dans ces bureaux, il y a du personnel qui se compose de conseillers en réadaptation et de préposés à l'accueil. Effectivement, la moitié des victimes demandent accueil et assistance au moment de remplir une demande d'indemnité. Cela est fait avec nos employés et, dans les régions plus éloignées, nous passons des contrats avec des experts en sinistres pour un montant de 130 000 \$ dans le budget directeur de cette année.

M. Bourbeau: 130 000 \$, est-ce pour tout?

M. Clair: Oui, ce sont des honoraires et des frais de déplacement des experts en sinistres. En ce qui concerne les contrats, nous avons un contrat de coopération, de travail en commun avec l'Office des personnes handicapées du Québec, parce que nous considérons qu'il est important que les services de réadaptation se fassent en concertation avec lui car ce sont des clientèles analogues. D'ailleurs, la CSST aussi, à la suite du contrat que nous avons signé avec l'OPHQ, a entrepris une

concertation, donc c'est devenu tripartite au niveau du type de référence qu'on fait et de la manière dont on utilise les services des affaires sociales en région.

M. Bourbeau: Bon, d'accord. J'avais d'autres questions, mais je vais être obligé d'en passer quelques-unes parce qu'on n'aura pas le temps de faire le tour.

M. Clair: Je voudrais ajouter une précision additionnelle sur les contrats de traitement de données. Il nous en reste un pour notre paie. Au lieu d'utiliser le système SAGIP du ministère de la Fonction publique, notre paie, depuis plusieurs années, a utilisé la RAMQ avec son système Tigre et le développement de ce système se fait maintenant en coopération.

Une voix: Mettez-y du tigre.

M. Bourbeau: Il y avait un autre problème ici. La régie administre maintenant l'ancien BVA. La loi 104, de décembre 1982 permettra dorénavant à la régie d'établir une grille de tarification sensiblement plus équitable qui pénalise les mauvais conducteurs et gratifie les bons à partir des points d'inaptitude. Cette mesure toucherait, selon les estimations de la régie, 80% des conducteurs et produirait un manque à gagner de 13 200 000 \$, soit autant de récupéré pour les assurés.

À qui ce manque à gagner doit-il être imputé? Qui doit l'absorber? Est-ce qu'il doit être imputé à la régie assureur, au BVA ou à la régie administratrice du Code de la sécurité routière?

M. Clair: La réduction consentie aux personnes qui n'ont pas de points d'inaptitude, c'est 5 \$ par an, donc 10 \$ à chaque renouvellement parce que les renouvellements de permis de conduire sont pour deux ans, et c'est une réduction de la prime d'assurance. Donc, c'est à la régie administratrice d'assurance qu'elle est imputée. En réalité, ce n'est pas un manque à gagner. C'est parce qu'on a établi une tarification adoptée par le gouvernement sur une base annuelle selon laquelle on dit: C'est 95 \$ pour les plaques d'immatriculation et 23 \$ pour les permis de conduire, moins 5 \$ pour les personnes qui n'ont pas de points d'inaptitude.

M. Bourbeau: Donc, c'est la régie assureur. Concernant les modifications apportées à la fois par la loi 104 et par la prise en considération des points d'inaptitude, le ministre pourrait-il demander à la régie de communiquer à l'Opposition les études actuarielles sur lesquelles elle s'est basée pour établir ces données de tarification et les prévisions d'économie pour toute cette

question?

M. Clair: M. le Président, dans la mesure où ces études actuarielles servent à éclairer le conseil d'administration de la Régie de l'assurance automobile dans ses décisions et dans les représentations qu'elle fait au gouvernement pour la prise de décisions quant aux augmentations de tarifs, je dois vous dire qu'il me semble que ce sont des documents qui servent à éclairer le conseil d'administration dans ses recommandations. Dans le rapport annuel de la Régie de l'assurance automobile, vous êtes en mesure de prendre connaissance de la situation financière de la Régie de l'assurance automobile, je pense que ces documents ne sont pas de nature à circuler dans le public nécessairement. Ce sont des documents qui servent à éclairer le conseil d'administration de la Régie de l'assurance automobile. Je ne vois pas très bien l'avantage de rendre cela public ou de les communiquer au député.

Jusqu'à maintenant, la régie ne l'a jamais fait. Elle n'a jamais rendu publiques ses études actuarielles. Si on se fie au passé de la Régie de l'assurance automobile, aux prévisions actuarielles qui ont été faites à l'origine et par la suite, je pense qu'on n'a pas de raison de s'inquiéter de ces prévisions.

M. Bourbeau: M. le ministre, la raison pour laquelle nous aimerions avoir les études, nous aimerions qu'elles soient communiquées pas seulement à nous, mais aux assurés, si je peux dire, ou à ceux qui les représentent, c'est que les Québécois pourraient jouir de réductions semblables pour les assurances privées si les mêmes données pouvaient être disponibles.

M. Clair: D'accord.

M. Bourbeau: Maintenant que la décision est prise et que le Surintendant des assurances a précisé depuis deux ou trois ans qu'il fallait que les assureurs privés modernisent leurs critères de tarification, le ministre, en plus d'y songer, s'engage-t-il à devenir cohérent en permettant aux assureurs privés de faire réaliser aux assurés du secteur matériel une baisse qui pourrait être appréciable et proportionnellement comparable aux 13 200 000 \$ qu'ils économiseront dans le secteur corporel, pour le plus grand bien des assurés?

M. Clair: C'est parce que cela n'a pas grand chose à voir dans la mesure où les assureurs privés émettent des polices de dommages matériels de personne à personne, alors que, dans le cas de l'assurance automobile, nous ne tenons pas compte de règles de tarification comme les assureurs

privés, qui tiennent compte du territoire, de l'âge, du sexe, selon les anciennes règles de tarification. Les nôtres sont établies pour toute la population sans égard à un dossier de conduite, à un dossier d'accident. Tout ce dont on tient compte, c'est qu'une personne n'est pas un contrevenant globalement au Code de la sécurité routière, ce qui fait que cela n'aurait pas une incidence de personne à personne, et certainement pas de l'ordre de 13 200 000 \$ parce qu'on ne compare pas les mêmes coûts.

M. Bourbeau: Si vous admettez que les mêmes facteurs qui vous font économiser de l'argent, si je peux dire, au niveau des dommages corporels pourraient jouer dans le cas des dommages matériels, est-ce que les assureurs privés ne pourraient pas suivre les mêmes barèmes?
(22 h 15)

M. Clair: Le renseignement que les assureurs privés voudraient avoir et qui pourrait effectivement leur être utile, c'est le dossier de conduite d'une personne, c'est-à-dire son nombre de points d'inaptitude accumulés. À ce moment-là, entre en cause toute la question de la confidentialité des données de la Régie de l'assurance automobile du Québec. Je ne crois pas que ce soit tant la communication des études actuarielles qui sont faites par la régie, qui a un régime d'indemnisation et de fixation de primes très différent de ce qui se passe pour les dommages matériels, qu'ils sont intéressés à obtenir. Comme la présidente de la Régie de l'assurance automobile du Québec l'indique, c'est comparer deux choses différentes. Le renseignement que les assureurs privés voudraient avoir, c'est l'état du dossier de conduite de chaque détenteur d'un permis de conduire. C'est là toute la problématique de la confidentialité des données.

M. Bourbeau: Est-ce qu'un assuré ne pourrait pas avoir lui-même une copie de son dossier et la transmettre à ses assureurs?

M. Clair: Oui, il n'y a rien qui l'en empêche.

M. Bourbeau: Actuellement, est-ce que vous remettez à un assuré qui le demande une copie de son dossier? Est-ce que cela vous est demandé fréquemment?

M. Clair: Non, cela n'est pas demandé fréquemment.

M. Bourbeau: Est-ce que, si cela vous est demandé, vous le donnerez?

M. Clair: Si le ministère du Revenu pouvait se mettre à vendre des renseignements sur chaque personne, il y

aurait certainement des acheteurs pour ce type de renseignements-là. C'est toute la question de la confidentialité des données qui se pose.

M. Bourbeau: Est-ce que le BVA constitue encore une entité distincte au sein de la régie, au niveau de la structure, de l'administration et de son autonomie? En a-t-il une ou non, par rapport aux autres activités de la régie?

M. Clair: On pourrait vous fournir un organigramme de la Régie de l'assurance automobile du Québec. Cela vous indiquerait la manière dont nous avons procédé à l'intégration du Bureau des véhicules automobiles à la Régie de l'assurance automobile du Québec.

M. Bourbeau: Ce n'est donc pas une entité distincte. C'est complètement intégré.

M. Clair: Non, non, non. C'est complètement intégré. Je pense que votre collègue, le député de D'Arcy McGee voudrait poser une question.

M. Marx: Je voudrais poser une question, oui.

M. Clair: Je sais qu'il est timide et qu'il n'ose pas insister auprès de vous.

M. Bourbeau: Est-ce que cela concerne ce point-là?

M. Marx: C'est sur cette question, sur la régie.

M. Bourbeau: Sur le BVA?

M. Marx: Oui.

M. Bourbeau: Allez-y tout de suite, alors.

M. Marx: Je ne sais pas si je devrais poser ma question à un profane ou à un spécialiste mais, de toute façon, je vais la poser.

M. Bourbeau: Vous avez un profane et un spécialiste...

M. Marx: C'est cela. Je vais poser ma question et M. le ministre choisira qui répondra.

M. Clair: Il n'y a qu'une seule personne qui est responsable.

Le Président (M. Lachance): Vous avez la parole, M. le député de D'Arcy McGee.

M. Marx: Je comprends que vous avez

la responsabilité d'émettre les permis de conduire et les enregistrements des véhicules. Admettons qu'à la ville de Montréal il y a des gens qui ne paient pas leurs contraventions routières ou celles en vertu des règlements municipaux et que la ville de Montréal envoie cette information à votre régie, est-ce qu'il serait possible pour vous de mettre cette information dans l'ordinateur et dans le dossier de cette personne?

M. Clair: Cela serait possible, effectivement. Je dois vous dire que j'ai eu une demande. La ville de Montréal est à réexaminer tout son système de perception des amendes à la suite d'une contravention à un règlement municipal. La régie n'a pas le mandat de le faire, elle pourrait physiquement le faire. Je ne sais pas quelles sont les vues de la ville de Montréal. Tout ce que je sais, c'est que le directeur du contentieux de la ville de Montréal, lors de sa dernière visite en commission parlementaire sur le dossier du taxi a demandé à me rencontrer pour discuter de ce problème. Jusqu'à maintenant la rencontre n'a pas eu lieu, pas dans le sens où cela a été refusé, mais dans le sens que le rendez-vous n'a pas été fixé par la ville.

M. Marx: Supposons que ce soit le ministre de la Justice qui vous demande de mettre dans l'ordinateur toutes les contraventions impayées dans le dossier des personnes, est-ce que cela serait possible techniquement?

M. Clair: Oui, techniquement, cela serait possible, mais cela nécessiterait des amendements à la loi.

M. Marx: D'accord. Deuxième question, si on le fait pour les contraventions impayées, est-ce que ce sera possible, quand ce sera le temps de renouveler les permis, d'exiger de ces personnes qu'elles paient leurs contraventions impayées avant d'obtenir leur permis, comme on le fait dans l'État de Californie, que le ministre a visité, j'en suis sûr, lors de ses nombreux voyages?

M. Clair: Non, je n'ai jamais eu l'occasion de le visiter.

M. Marx: Voilà la raison.

M. Clair: Ce serait faisable effectivement, mais cela demanderait, comme je l'indique, des amendements à la loi.

M. Marx: Sur le plan technique...

M. Clair: Sur le plan technique, ce serait faisable.

M. Marx: ...il n'y a pas de problème, vraiment?

M. Clair: Surtout avec l'informatisation du réseau émetteur de la Régie de l'assurance automobile, à ce moment, cela deviendrait possible. Actuellement, au moment où on se parle, ce serait déjà faisable. Quand on procédait à l'émission des permis de conduire manuellement, si on veut, c'était plus compliqué, mais, avec l'informatisation du système, ce serait techniquement faisable.

M. Marx: Il n'y a pas de doute que le système s'est beaucoup amélioré depuis des années. Je trouve que, cette année, le nouveau système de renouveler douze mois par année, c'est une grande amélioration.

M. Clair: Là-dessus, juste une phrase pour dire que cela a été effectivement un succès à la Régie de l'assurance automobile du Québec. L'Ontario a tenté de procéder, en même temps que nous, d'ailleurs, à la même chose, mais a dû faire face à d'énormes problèmes. Il a été obligé de faire marche arrière, si j'ai bien compris, et de procéder au renouvellement des immatriculations dans des conditions beaucoup plus difficiles. C'est une plume...

M. Bourbeau: C'est une plume au chapeau de Mme Sotiau.

M. Clair: ...au chapeau de la Régie de l'assurance automobile du Québec d'avoir réussi ce tour de force.

M. Marx: Le problème des contraventions impayées, c'était faisable depuis quand? Depuis quelques mois, un an?

M. Clair: Nous enregistrons déjà toutes les infractions avec les points d'inaptitude quand nous les recevons du bureau juridique du Code de la sécurité routière.

M. Marx: Depuis quand?

M. Clair: Depuis que le système a été implanté, en 1980.
Depuis 1980.

M. Marx: Donc, ce serait assez simple d'ajouter les contraventions impayées. Au moment soit du renouvellement du permis de conduire, soit de l'enregistrement des véhicules, ce serait possible de demander à ces personnes de payer les contraventions impayées et de ne pas renouveler, le cas échéant le permis ou l'enregistrement. Est-ce cela?

M. Clair: Oui, l'enregistrement est possible immédiatement. Pour retracer au

comptoir une personne qui viendrait renouveler, cela prend une informatisation complétée pour pouvoir interroger l'ordinateur et savoir si la personne est effectivement en dette avec nous à ce moment.

M. Marx: Quand vous allez envoyer le renouvellement à ces personnes, ce sera indiqué...

M. Clair: Nous pouvons leur donner un état de compte, effectivement.

M. Marx: Merci. Je vais informer le ministre de la Justice que c'est possible, parce qu'il ne le savait pas.

M. Clair: C'est assez normal, puisque la Régie de l'assurance automobile relève du ministre des Transports.

M. Marx: C'est parce que je voulais informer le ministère de la Justice que cela fonctionne.

M. Clair: Comme je vous l'indique, la demande ne vient pas du ministère de la Justice.

M. Marx: Non.

M. Clair: Ce n'est pas le ministre de la Justice qui est responsable de ce problème. C'est la ville de Montréal. Le tout premier contact que j'ai eu, cela a été lors de la dernière commission parlementaire sur les taxis.

M. Marx: Le problème est très simple: 41,1% des gens se retrouvent en prison au Québec pour le non-paiement des contraventions routières. Quand on a fait la loi 67, j'ai demandé au ministre de donner toute cette information dans l'ordinateur de votre ministère et de ne pas renouveler les permis jusqu'à paiement des contraventions impayées. Il a dit que tout cela était impossible. Je ne veux pas vous mettre en contradiction avec votre collègue.

M. Clair: Non, je ne me sens pas du tout en contradiction avec lui. Ce que je veux indiquer, c'est qu'il y a, quand même, une difficulté qu'il faut reconnaître là-dedans. Mon expérience personnelle dans ces dossiers, c'est que le risque, ce serait de pousser un plus grand nombre de gens à conduire sans permis, de leur faire commettre une infraction plus grave qui conduirait à une peine d'emprisonnement plus sévère. Il n'y a pas de vérité absolue là-dedans. Je pense qu'il faut attendre de voir quel serait le point de vue de la ville de Montréal avant de le soumettre au ministre de la Justice, parce que la dimension à

laquelle vous faites référence relève effectivement du ministre de la Justice. Il y aurait des avantages, mais il y aurait aussi des inconvénients.

M. Marx: On fait cela dans d'autres juridictions et cela fonctionne assez bien. Il y a un système semblable en vigueur dans d'autres juridictions depuis des années. Merci.

M. Clair: Mais, comme je vous l'indique aussi, c'est en fonction du développement informatique récent et, dans certains cas, même du développement informatique qui n'est pas encore complété qu'on pourrait le faire de façon méthodique. Je pense qu'il n'y aurait pas avantage à additionner trop de réformes en même temps dans le domaine de l'immatriculation. Déjà, procéder, avec 50 catégories de plaques, je pense qu'étaler à l'étalement sur douze mois, c'est une opération très complexe. Je pense que cela aurait été compliquer inutilement la situation que de l'avoir fait maintenant.

Le **Président (M. Champagne):** M. le député de Westmount.

M. French: Merci beaucoup, M. le Président. Je voudrais discuter avec Mme Sotiau d'un dossier dont elle a sûrement discuté auparavant en commission parlementaire. Il s'agit de la disponibilité des formules d'enregistrement en anglais pour les permis de conduire et les plaques d'immatriculation. On nous dit chaque année que cela va s'améliorer. Je vous avoue que, sur une base d'expériences à mon bureau de comté, cela ne s'est pas amélioré beaucoup. Il me semble que le bureau doit, autant que les députés qui subissent des déluges annuels de plaintes, vouloir améliorer cette situation. Je voudrais savoir ce qui a été fait et s'il y a un espoir qu'on sorte de ce pétrin un jour.

M. Clair: Je ne voudrais pas, en retournant la même gentillesse à l'égard du député de D'Arcy McGee, mettre le député de Westmount en contradiction avec un de ses collègues, mais on a eu effectivement - je pense qu'on l'a reçue - une lettre de félicitations de la part de votre collègue de Notre-Dame-de-Grâce quant aux améliorations qu'on a apportées...

M. French: Ce n'est pas la première fois qu'on est en contradiction.

M. Clair: ...au système.

M. French: Je vais envoyer les plaintes au bureau de mon collègue l'année prochaine. Cela réglerait mon problème.

Des **voix:** Ah! Ah!

M. French: C'est très bien.

M. Clair: Toutes les personnes qui, l'année dernière, avaient demandé un service en anglais ont effectivement été enregistrées comme telles dans notre fichier et ont reçu toute la documentation en anglais. Toutes les autres personnes qui ne s'étaient pas prévaluées à ce moment-là de ce service ont été avisées, dans l'avis de renouvellement, que, si elles désiraient avoir le service en anglais, elles pouvaient l'avoir et certaines y ont eu recours. Donc, notre fichier se constitue à mesure que les gens nous demandent le service.

M. French: Le problème se présente également au moment où une personne reçoit une formule en français. Elle n'est pas, pour une raison ou une autre, en mesure de la remplir et elle veut se prévaloir l'année même d'une formule en anglais. C'est difficile d'en avoir une dans les bureaux régionaux. Oui?

M. Clair: Elles sont disponibles dans les bureaux régionaux.

M. French: Ce n'est pas toujours vrai. Je regrette, mais j'ai envoyé ma secrétaire de comté à ces bureaux et elles ne sont pas toujours disponibles.

M. Clair: M. le député, j'ai été ministre du Revenu. Des collègues me reprochaient dans les comtés anglophones de ne pas pouvoir trouver suffisamment de copies en anglais dans leur circonscription. Par ailleurs, des collègues dans des comtés francophones me reprochaient de recevoir un certain nombre de copies de formulaires d'impôt en anglais et ils disaient: On n'en a absolument pas besoin. Ce sont des copies en français qu'il nous manque. Je pense que là-dessus, si on veut être sérieux, la Régie de l'assurance automobile a considérablement amélioré le système. On ne peut pas, je pense, faire plus que ce qu'on a fait dans ce cas-là. On modifie le système informatique. Il suffit de le demander et on va avoir le renouvellement dans la langue anglaise si on le demande. Une fois qu'on est inscrit dans le fichier, on va continuer à le recevoir ad vitam aeternam. Il suffit de s'en préoccuper une fois dans sa vie, de le demander et on l'a. Je pense que c'est un service qui s'est considérablement amélioré à cet égard.

D'autre part, la régie fait de son mieux pour maintenir en disponibilité des formulaires en anglais dans ses bureaux régionaux. Que dans le bureau où **votre** secrétaire de comté est allée il manque des formulaires en anglais, cela se peut. Cela se peut très bien. Que cela arrive dans un comté francophone qu'il manque de formulaires en français et qu'il y ait des

formulaires en anglais qui soient disponibles, oui, cela peut arriver, mais c'est uniquement une question de prévision de la demande et de gestion des stocks.

(22 h 30)

Je me souviens qu'au ministère du Revenu, parce qu'on envoyait des formulaires chaque année en disponibilité, c'était cumulatif. On envoyait des formulaires d'impôt sur le revenu jusque dans les postes de pompiers. Il y avait une association de pompiers de je ne sais plus trop où qui, en 1957, avait demandé d'avoir des formulaires d'impôt; on lui en adressait. Cela coûte cher, toute cette impression et, en termes de gestion des stocks, la régie fait de son mieux pour maintenir disponibles des formulaires dans les deux langues, en essayant de répondre à la demande, mais c'est possible, effectivement, qu'il en manque à l'occasion. On n'est pas pour faire imprimer des millions d'exemplaires pour le cas où il en manquerait quelque part. C'est une question de gestion des stocks.

M. Marx: Juste une autre question: Est-ce que les formulaires sont disponibles aux caisses populaires et est-ce qu'on peut renouveler un permis de conduire dans les caisses populaires?

M. Clair: Seulement des immatriculations.

M. Marx: Seulement les immatriculations. On peut faire cela dans les caisses populaires.

M. Clair: Oui.

M. Marx: Dans mon comté, malheureusement, il n'y a pas de caisse populaire. Est-ce que le ministre peut prévoir qu'on puisse avoir une caisse populaire dans mon comté?

M. Clair: Vous devriez lancer un groupement de citoyens pour essayer de créer une nouvelle caisse populaire dans votre comté. Je suis convaincu que ce serait bienvenu par la fédération de Montréal.

M. Marx: Il y a d'autres institutions financières dans mon comté. Est-ce qu'on ne peut pas confier ce dossier à une autre institution financière?

M. Clair: Pour répondre à la question du député, en même temps que nous informatisons le système de renouvellement des plaques d'immatriculation, nous allons réduire le nombre d'émetteurs. Il y a eu jusqu'à tout près de 1000 émetteurs à un moment donné. Cela donnait un taux d'erreur très grand, parce que les émetteurs n'étaient pas informatisés, étaient trop nombreux;

certaines n'en faisaient pas assez pour vraiment être des émetteurs compétents. Là, ce qu'on prévoit, c'est tout près de 200. Je ne pourrais pas vous donner le nombre exact, ce sont environ 200 émetteurs informatisés. Même s'il y avait trois ou quatre caisses populaires dans votre comté - j'espère que cela ne vous découragera nullement d'essayer d'en ouvrir une chez vous - cela ne veut pas dire qu'il y aurait nécessairement un émetteur dans votre comté.

La règle que nous avons retenue - c'est sûr que cela concerne surtout le territoire en dehors de l'île de Montréal - c'est d'avoir au moins un émetteur par municipalité régionale de comté. C'est la règle qu'on va suivre. Maintenant, quant à la répartition des services à Montréal, il y a combien d'émetteurs sur l'île de Montréal? Il y a un grand nombre d'émetteurs sur l'île de Montréal.

M. Marx: Est-ce que vous avez besoin des trente secondes? Ma dernière question: Le ministre peut-il m'assurer qu'il y aura plus qu'un comté qui n'aura pas d'émetteur? Je ne veux pas être le député du seul comté au Québec qui n'a pas d'émetteur; c'est cela, le cas aujourd'hui.

M. Clair: À mon avis, le cas est susceptible de se présenter uniquement à Montréal et à Québec, dans les grandes agglomérations. Je ne pourrais pas vous dire si, dans chaque comté, il y a un émetteur. Je suis à peu près convaincu que vous n'êtes pas le seul qui n'ait pas un émetteur dans son comté.

Le Président (M. Champagne): M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: M. le Président, étant donné que le député de D'Arcy McGee me fait signe qu'il a terminé...

M. Clair: Vous me faites signe également qu'il a terminé.

M. Bourbeau: Pas du tout. C'est qu'il était à bout d'arguments.

M. Marx: De ce côté de la table, tout le monde peut parler, pas de votre côté.

M. Bourbeau: J'aurais un grand nombre de questions pour Mme Sotiau. Comme on va manquer de temps, je me demandais si vous seriez d'accord pour qu'on fasse parvenir à Mme Sotiau les questions qu'on avait à lui poser. On pourrait les mettre au feuilleton, mais là, il y en aurait peut-être assez épais au feuilleton.

M. Clair: Faites-les-moi parvenir.

M. Bourbeau: Oui, je vais vous les faire parvenir. Comme je dis, on pourrait toujours les mettre au feuilleton, mais ce serait peut-être plus pratique de vous les envoyer que de demander à tout le monde de dactylographier cela. Vous pourriez nous faire parvenir les réponses plus tard.

M. Clair: Oui, oui.

M. Bourbeau: Il restait un point que je voudrais poser au sujet de la régie. J'ai déjà eu l'occasion d'en parler à Mme Sotiau, mais ce n'est pas clarifié dans mon esprit. C'est la question de la publicité en anglais en ce qui concerne la sécurité routière. On sait que la sécurité routière, évidemment, c'est très important et qu'il faut absolument que les gens qui conduisent des véhicules sachent de quoi il s'agit lorsqu'il y a des enseignes. Il y a des problèmes, semble-t-il, à obtenir de la régie des panneaux bilingues dans des municipalités où la population anglophone est très importante. Est-ce qu'on va faire quelque chose?

M. Clair: Non, il n'y aura pas de modification à cette politique de la Régie de l'assurance automobile. En ce qui concerne la signalisation routière proprement dite, de plus en plus le Québec se dirige vers une signalisation basée sur des pictogrammes plutôt que sur des indications dans l'une ou l'autre des deux langues. Je pense que la sécurité routière, c'est d'abord une question de signalisation routière. Dans ce sens, comme les pictogrammes n'ont pas de langue, mais sont accessibles à l'ensemble de la population, je pense que, de ce côté, le problème est réglé.

Quant aux affiches de promotion de sécurité routière qu'on voit à l'entrée des nombreux villages et d'à peu près toutes les municipalités qui collaborent à ce programme de promotion de la régie, il ne s'agit pas d'éléments de sécurité routière. S'il y a des indications de sécurité, elles doivent être fournies, je pense, si ma mémoire est fidèle, dans les deux langues. Mais dans la mesure où il s'agit d'une question de promotion de la sécurité routière, de dire en français - si je me souviens bien, c'est à Saint-Germain-de-Grantham - "Bien se conduire pour mieux vivre." je pense que c'est une campagne de promotion, ce n'est pas une information absolument nécessaire. Ce n'est pas une information de sécurité routière, c'est de la promotion de la sécurité routière.

M. Bourbeau: Remarquez qu'en ce qui concerne le programme dont vous venez de parler, à mon avis, il pourrait être en chinois et cela ne changerait pas grand-chose.

M. Clair: C'est toute l'évaluation que

vous faites de cette campagne?

M. Bourbeau: À peu près, oui. Mais pour ce qui est des autres campagnes que vous pourriez faire... Je ne sais pas s'il va y en avoir d'autres. Est-ce qu'on a prévu d'autres campagnes de sécurité routière ou de publicité?

M. Clair: Quand on fait de la promotion, on en fait dans tous les médias électroniques ou écrits et cela se fait effectivement dans les deux langues.

M. Bourbeau: Par exemple, les campagnes sur le port de la ceinture de sécurité, dans les municipalités où il y a un fort pourcentage d'anglophones, vous ne songeriez pas à les traduire?

M. Clair: Ce que je vous indique, c'est que, dans la mesure où ce sont des campagnes-médias, la Régie de l'assurance automobile utilise les médias dans les deux langues. Peut-être même a-t-elle eu recours à des médias de quartier, à l'occasion, dans d'autres langues que la langue française et la langue anglaise. Mais c'est pour des raisons de fabrication aussi de ces autocollants sur les panneaux à l'entrée des villages; en fabriquer deux séries pour un certain nombre de municipalités, il y aurait des coûts associés à cela.

M. Bourbeau: Elles paient des taxes quand même.

M. Clair: Oui, comme je vous l'indique, sur la sécurité, les campagnes de promotion-médias, cela se fait effectivement dans les deux langues, et même dans d'autres langues que la langue française et la langue anglaise. Le problème a été soumis au ministre des Communautés culturelles et de l'Immigration et à l'Office de la langue française et la réponse, c'est qu'on n'a pas l'intention actuellement de modifier cette pratique.

M. Bourbeau: Bon, alors...

M. Clair: D'ailleurs, le problème, si on suivait votre indication, ne se poserait pas, parce qu'on ne renouvellerait pas ces panneaux.

M. Bourbeau: Ceux-là, non. Ceux-là, je ne les trouvais pas particulièrement intéressants, mais il pourrait y en avoir d'autres qui pourraient être très intéressants. Dans la mesure où vraiment la sécurité routière est concernée, il m'apparaît que ce serait peut-être normal que, dans les municipalités où il y a une forte proportion d'anglophones, ces gens puissent jouir du même privilège que les autres.

M. Clair: Oui, mais, comme je vous l'indique aussi, ces panneaux ne s'adressent pas uniquement aux usagers de la route d'une municipalité en particulier. Ils s'adressent à tous les usagers de la route. Si, au moment où on fait des campagnes de sécurité routière, c'est normal de faire de la publicité, de la promotion dans les médias des deux langues et même d'autres langues, jusqu'à maintenant, il nous est apparu qu'en ce qui concerne cette campagne de promotion de la sécurité sur des panneaux à l'entrée des municipalités ce n'était pas nécessaire de le faire.

M. Bourbeau: J'ai de la difficulté à saisir la logique derrière cela, parce que, si des municipalités à forte proportion anglophone ne font pas la promotion de la sécurité routière par voie de panneaux, admettant qu'il y ait une campagne de publicité, et qu'un anglophone n'ayant pas pris connaissance des avis ou des suggestions ne les suit pas, cause un accident et blesse un francophone, le ministre ne trouve-t-il pas que cela aurait valu la peine de dépenser des fonds pour avertir les anglophones également?

M. Clair: Je pense que le député charrie, si vous me permettez l'expression.

M. Bourbeau: Pas du tout, c'est ce qui arrive. Les francophones vont être avertis, mais pas les anglophones.

M. Clair: Il ne s'agit pas de la signalisation pour la sécurité routière. Il s'agit d'une campagne de promotion. Dans ce sens, je pense qu'on doit traiter les deux dossiers différemment. Quand ce sont vraiment des questions de sécurité, c'est une chose, et quand il s'agit...

M. Bourbeau: Oui, mais la promotion de la sécurité?

M. Clair: ...d'une campagne de promotion...

M. Bourbeau: Promotion de la sécurité?

M. Clair: ...on doit répartir équitablement les fonds dans les différents médias, électroniques et écrits. Cela se fait par la Régie de l'assurance automobile comme par les autres, mais la bilinguisation des campagnes de sécurité promotionnelle sur les panneaux en question, je pense qu'il n'est pas nécessaire de la faire.

M. Bourbeau: Encore un autre domaine où on diverge d'opinion. Il faudrait le noter. Cela termine mes questions sur la régie. Je remercie Mme Sotiau de s'être déplacée...

Une voix: Cela va. Merci, madame.

M. Bourbeau: ...surtout qu'elle n'avait pas eu de préavis. On peut lui souligner que nous estimons toujours le très bon travail qu'elle accomplit à la régie.

M. Clair: Vous êtes bien sûr que vous avez fini?

M. Bourbeau: On est bien sûr.

Le Président (M. Champagne): M. le député de Laporte, est-ce qu'on pourrait vous suggérer de revenir au programme 5?

M. Bourbeau: Au programme 5, j'ai une question. Il semble qu'à l'élément 3 il y ait une augmentation très importante des services, 524%. On parle de 507 900 \$. Qu'est-ce qui justifie une telle augmentation des services et que contient ce poste, soutien technique?

M. Clair: C'est le contrat avec la Régie de l'assurance automobile dont on parlait tantôt.

M. Bourbeau: Contrat pour...

M. Clair: Pour les services informatiques.

M. Bourbeau: ...les services informatiques. D'accord. Je n'ai pas d'autre question sur le programme 5.

Le Président (M. Champagne): Est-ce qu'on peut dire qu'on adopte le programme 5 avec ses éléments?

M. Bourbeau: Est-ce que l'élément 4 avait été adopté sur division?

Le Président (M. Champagne): Non, pas sur division.

M. Bourbeau: Non, cela va.

Le Président (M. Champagne): Les éléments 1, 2 et 3 sont aussi adoptés?

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Champagne): Cela va. Au programme 6, on traite de la Commission des transports du Québec.

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre fait son discours d'ouverture?

Commission des transports du Québec

M. Clair: Ce programme vise à délivrer des permis de transport ou de location, à fixer des taux et tarifs de transport ou de location et à statuer sur l'adjudication ou le

prix des contrats de transport d'écoliers. Ce n'est plus le cas. Le Uvre des crédits aurait dû être modifié depuis deux ans et c'est encore écrit comme cela.

M. Bourbeau: Maintenant que le ministre a fait son tour de piste traditionnel, j'aimerais simplement poser une question au sujet de la Commission des transports. L'enveloppe budgétaire qui est destinée à la commission diminue de 9%, ou de 878 400 \$. Par catégories ou super-catégories, cette diminution se retrouve dans les points suivants: le personnel diminue de 9,7%, dont 9% pour les traitements et 25% pour les autres rémunérations; les communications, de 14,3%; les fournitures, de 10,2%. On remarque, toutefois, que tous les services augmentent de 100%. Pourrait-on avoir des explications sur cela? Cela a l'air d'être une constante dans tout le budget du ministère cette année, les services augmentent. (22 h 45)

M. Clair: C'est pour la composition du bulletin de la commission. La composition du bulletin était autrefois associée à l'impression. C'était un seul contrat et c'était sous la catégorie communications. Maintenant, c'est sous deux contrats différents. La partie composition passe sous la catégorie services et non pas communications. C'est pourquoi il y a 50 000 \$ ou 60 000 \$ qui ont été déplacés de la catégorie 3 à la catégorie 4.

M. Bourbeau: On se réjouissait d'une diminution à un poste. On se rend compte que cela a été pour augmenter l'autre poste. Finalement, il n'y a pas eu de diminution.

M. Clair: Non, il y a des diminutions à tous les postes.

M. Bourbeau: Pour les services, il y a une augmentation de 50 000 \$.

M. Clair: En réalité, il y a une diminution. Si la composition du bulletin restait à communications, il y aurait une diminution à communications et une à services aussi.

M. Bourbeau: Je comprends.

M. Clair: Le total des deux, disons.

M. Bourbeau: Ce qui arrive, c'est que la diminution à communications était très importante. Elle l'est beaucoup moins.

M. Clair: Oui, elle est pas mal moins spectaculaire.

M. Bourbeau: Bon, d'accord. M. le Président, pour ce qui est de la Commission des transports, on n'a pas d'autres questions.

C'est malheureux que le président se soit déplacé pour si peu, mais, si on avait plus de temps, on aurait plus de questions. Je suis obligé de passer tout de suite au suivant. On a tellement de questions à poser sur les transports maritime et aérien qu'on ne voudrait pas s'attarder. On a l'impression que cela ne va pas si mal à la Commission des transports, de toute façon.

M. Clair: Cela va bien, n'est-ce pas?

Le Président (M. Champagne): Le programme 6 est-il adopté?

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Champagne): Le programme 6 est adopté. Le programme 7, Transports maritime et aérien.

Transports maritime et aérien

M. Clair: M. le Président, ce programme vise à assurer le maintien, l'amélioration et le développement des services de transport maritime et aérien au Québec.

M. Bourbeau: Le budget du transport maritime diminue de 11,4% ou de 3 600 000 \$. On retrouve ces diminutions dans les catégories de dépenses suivantes: fonctionnement, personnel qui diminue de 4% et les immobilisations, de 91,6% ou de 6 700 000 \$. Comment s'explique cette diminution dans les immobilisations?

M. Clair: Principalement par le projet du débarcadère de Port-Cartier. Il y avait 4 500 000 \$ qui étaient prévus l'an dernier. Dans ce budget-ci, cette année, n'apparaît pas un projet aussi important. C'est ce qui explique principalement la diminution.

M. Bourbeau: Alors, les 4 000 000 \$ de Québecair.

M. Clair: Vous pouvez continuer à dire tout ce que vous avez envie de dire là-dessus, c'est inexact. J'ai indiqué que c'était simplement en termes de crédits votés. Le projet de débarcadère à Port-Cartier pour un traversier-rail a été suspendu, à toutes fins utiles, à la demande même de ses promoteurs parce que la rentabilité du projet n'était pas là. Cela a donc été un projet qui a été reporté. J'ai demandé au ministère fédéral des Transports de prévoir que ce projet soit simplement retardé et non pas abandonné.

M. Bourbeau: Comment expliquez-vous les crédits périmés de 1 200 000 \$ l'an dernier, dans la liste des crédits périmés?

M. Clair: C'est l'effet de la diminution de la masse salariale à la Société des traversiers du Québec qui se retrouve à ce programme.

M. Bourbeau: Bon. Dans les principales dépenses en immobilisations pour le transport maritime, on a une diminution très importante. On remarque qu'elles sont, en plus, réparties sur un plus grand nombre de projets - il y en a huit au lieu de quatre par rapport à l'année précédente - donc, que les montants attribués à chacun des projets sont beaucoup plus faibles, une moyenne d'environ 75 000 \$ par projet.

M. Clair: Quel document avez-vous?

M. Bourbeau: La page exacte?

M. Clair: Le dragage à Matane, l'accès aux traversiers à Québec, l'entrepôt à Matane, le débarcadère de Deschambault, la traverse Oka-Como, la face d'accostage à Godbout.

M. Bourbeau: On constate que les projets sont beaucoup moins importants et il semble que les montants aussi. Est-ce parce qu'il n'y a pas de projets importants que vous distribuez cela à un plus grand nombre?

M. Clair: C'est cela.

M. Bourbeau: Aux dépenses de transfert ou à l'aide au transport maritime, on remarque les points suivants: ce sont les subventions aux transporteurs indépendants qui augmentent le plus, soit de 17,7% suivis du cabotage, 9,2% et de la Société des traversiers du Québec, 2,7%.

M. Clair: Quelle est votre question?

M. Bourbeau: Je voulais connaître votre philosophie à ce sujet. Privilégiez-vous les transporteurs indépendants?

M. Clair: Ce sont des choses totalement différentes. Il y a une subvention à la Société des traversiers du Québec pour des services de passagers d'automobiles et de camions. Il y a également d'autres subventions qui sont versées à différentes entreprises de transport maritime pour certaines traverses. Vous avez finalement les subventions au cabotage. Pour la desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord, il y a une augmentation de 6,6%; c'est un contrat qui se termine cette année, avec une prévision de 3 572 000 \$. En ce qui concerne la desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine, c'est un contrat annuel, qui n'est pas encore octroyé, avec une prévision de 1 621 000 \$, ce qui donnerait une augmentation de 15,5% par rapport aux

crédits originaux de 1982-1983, ceci représentant donc une moyenne de 9,2% pour la desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord et de la desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine. Je n'ai pas avec moi la prévision de la desserte du Nouveau-Québec, environ 150 000 \$. Le ministère agit en quelque sorte comme courtier pour les autres ministères et c'est chaque ministère qui paie le coût de transport maritime vers le Nouveau-Québec.

En ce qui concerne la Société des traversiers du Québec, il y a une augmentation prévue de 2,7% par rapport aux crédits originaux de 1982-1983. En ce qui concerne la traverse de Rivière-du-Loup - Saint-Siméon, la prévision pour 1983-1984 est de 715 000 \$, c'est-à-dire une augmentation de 31,7% en termes de prévisions budgétaires. Cela tient en partie au fait qu'il est question de la vente de la traverse de Clarke Transport entre Rivière-du-Loup et Saint-Siméon. On a une prévision qui tient compte des possibilités de ce côté-là.

À Saint-Juste-du-Lac, c'est un syndicat coopératif qui fait la navette. L'an passé, dans les crédits originaux, on avait 235 000 \$. On a dépensé 199 000 \$ et on a une prévision cette année de 232 000 \$. Pour la traverse de l'île d'Entrée-Havre-Aubert - Cap-aux-Meules, il y a une prévision de 80 000 \$, pour soit une augmentation de 11,1%. Pour la traverse de Lotbinière à Deschambault, qui est exploitée par une petite compagnie, La Traverse Lotbinière-Deschambault Ferry Inc., un montant de 31 200 \$ est prévu. C'est une diminution de 42,2%. C'est relié, si ma mémoire est fidèle, au remplacement des moteurs l'an dernier. Il fallait donc prévoir ces crédits-là au ministère.

Finalement, pour la traverse de Chevery Harrington-Harbour-Aylmer-Sound, sur la Basse-Côte-Nord, c'est exploité par la municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent et la prévision est de 70 000 \$, en croissance de 27%.

M. Bourbeau: Au sujet de SONAMAR, je vois qu'il y a une subvention de 2 000 000 \$. Le gouvernement est actionnaire à 25% de cette compagnie. Si je comprends bien, un des contrats principaux, sinon le seul, avec la compagnie est de faire le transport du sel des Îles-de-la-Madeleine.

M. Clair: Cela paraît dans le document. Je pense qu'effectivement la façon dont cela vous est présenté peut vous induire en erreur. Afin de prévoir, justement, la construction de deux navires par la Société des traversiers du Québec et un radoub majeur du Radisson, un autre navire de la Société des traversiers du Québec, il y a eu une provision de 2 000 000 \$ dans les crédits aux transports maritime et aérien

afin d'en prévoir déjà une partie.

Par ailleurs, en ce qui concerne SONAMAR, la situation est la suivante: effectivement, le ministre des Transports détient 25% des actions de SONAMAR et SONAMAR a obtenu le deuxième contrat de sel pour la desserte des plus petits ports. Les mines Seleine demandaient à être desservies par un navire d'environ 10 000 tonnes avec un certain nombre de caractéristiques. Après que SONAMAR eu obtenu le contrat, je lui ai demandé d'examiner la possibilité de faire construire au Québec un navire neuf plutôt que d'aller acheter un navire à l'étranger et le gouvernement aurait pu apporter une contribution au financement de la construction de ce navire dans l'ordre de grandeur de notre intérêt dans la compagnie, à savoir 25%.

Actuellement, les études qu'on a menées ne sont pas encore concluantes de façon définitive à ce sujet, mais il semble qu'effectivement ce serait difficile de faire construire un navire neuf, à moins que le gouvernement du Canada, qui a réduit ses subventions à la construction navale de 21% à 9% au cours des dernières années, et qui envisage de les faire disparaître, ne révisé sa position; auquel cas, cela pourrait devenir intéressant sur le plan de la rentabilité économique pour SONAMAR de faire construire un navire neuf au Québec avec des retombées économiques au Québec, mais il n'y a pas de décision définitive de prise dans ce dossier. C'est pour cette raison que vous voyez à "relance économique" une provision de 2 000 000 \$ pour être en mesure de faire face à ces deux projets dans le domaine maritime.

M. Bourbeau: SONAMAR a-t-elle des subventions autres que pour la construction de bateaux?

M. Clair: Non.

M. Bourbeau: Aucune subvention?

M. Clair: SONAMAR n'a eu aucune subvention. SONAMAR a deux contrats de transport de sel, comme je vous le dis, un qu'elle effectue avec le navire La Saunière, qui est présentement exploité par SONAMAR. Quant au deuxième contrat, l'an prochain, la compagnie SONAMAR va plutôt procéder par location pour offrir le service aux mines Seleine pour... Je ne me souviens plus.

Une voix: 100 000 tonnes.

M. Clair: Pour 100 000 tonnes, je pense.

M. Bourbeau: Récemment, la compagnie Seleine se plaignait qu'elle était déficitaire,

qu'elle ne faisait pas de profits, et elle invoquait comme raison le mauvais contrat de transport qu'elle avait avec SONAMAR. Elle se plaignait en disant que, pour des contrats de transport qu'elle pouvait avoir sur le marché, la compétition offrait des taux de beaucoup inférieurs à ceux du contrat qui la lie à SONAMAR. Le nouveau contrat qui vient d'être signé est-il un contrat du même genre? Est-ce un contrat où il y a eu des soumissions de demandées ou si c'est un contrat d'adhésion?

M. Clair: Il y a eu des soumissions, demandées par Seleine sans qu'il y ait aucune intervention gouvernementale auprès de Seleine. C'est effectivement SONAMAR qui a obtenu le deuxième contrat. Je dois dire que les difficultés de Seleine ne proviennent aucunement, à mon avis - en tout cas, d'après ce que j'en sais, je ne suis pas ministre de l'Énergie et des Ressources - de son contrat de transport, mais les difficultés sont venues des problèmes d'ouverture de la mine. On sait qu'il y a eu des problèmes de pénétration d'eau dans la mine. Comme c'est une mine de sel et que du sel, cela a tendance à fondre dans l'eau, vous voyez les conséquences que cela peut avoir. Cela a nécessité des coûts plus élevés de démarrage de la mine et je pense que ce n'est pas le contrat de transport qui est surtout concerné par ces difficultés. On m'indique, en terminant, qu'il y a eu six soumissionnaires pour le deuxième contrat. (23 heures)

M. Bourbeau: Les journaux en ont fait état. J'ai, dans un article de journal devant moi, la déclaration des dirigeants de Seleine, à savoir que les montants qu'ils paient à SONAMAR pour les coûts de transport sont nettement supérieurs à ce que la compétition offre enfin, au coût du marché au moment où cela a été dit. On invoque cela comme une des raisons du déficit de Seleine.

M. Clair: Je sais ce qui peut être en cause. C'est évident qu'actuellement, vous le savez, dans le camionnage et, en particulier, dans le transport maritime, se mène une guerre féroce sur le plan des tarifs parce que chacun veut maintenir ses navires en activité. Effectivement, si à court terme Seleine était dégagée de son contrat de transport de sel qui est un contrat de 20 ans avec SONAMAR et pouvait faire appel aux services de quelqu'un pour une année, cela pourrait être avantageux pour Seleine. Mais, je pense que le contrat de 20 ans entre Seleine et SONAMAR a au moins l'avantage d'offrir une certaine sécurité, parce que, si Seleine faisait affaires dans le moment avec quelqu'un qui est prêt à exploiter son navire à perte ou à peu près pour le maintenir en service et rester dans le marché, peut-être que ce serait avantageux à court terme,

mais peut-être que, le jour où l'activité économique dans le domaine du transport maritime sera beaucoup plus intense, Seleine se retrouverait avec des difficultés à négocier un contrat qui serait avantageux si elle y allait sur une base annuelle.

M. Bourbeau: Je m'excuse, le temps passe. Il faudrait essayer d'accélérer un peu. On planifie pour cette année la construction de deux traversiers, pour l'Isle-aux-Coudres et Sorel pour un montant de 19 000 000 \$. Est-ce que le ministre pourrait nous dire où cela apparaît dans les crédits du ministère? On ne les voit pas dans les immobilisations. Est-ce que vous avez reçu l'autorisation du Conseil des ministres et comment ces contrats vont-ils être accordés? Finalement, que fait-on des deux traversiers qui fonctionnaient à Sorel et à l'Isle-aux-Coudres?

M. Clair: Je n'ai pas noté toutes vos questions.

M. Bourbeau: J'aime autant poser mes questions en série parce que le temps que le ministre prend pour répondre à chacune d'entre elles est tellement long.

M. Clair: Où cela apparaît dans les crédits? Cela apparaît, justement, au transport maritime. Vu que ces navires sont payés par le service de la dette, sont financés à long terme, l'impact budgétaire, compte tenu que la construction ne peut pas commencer la semaine prochaine et commencerait un peu plus tard, serait limité. C'est la raison pour laquelle je vous indiquais tantôt qu'il y a une provision de 2 000 000 \$ pour la relance économique sur cela. Par ailleurs, quant à l'autorisation du Conseil des ministres: Oui, j'ai reçu aujourd'hui même du Conseil des ministres l'autorisation de procéder, d'aller de l'avant.

Maintenant, il reste une question effectivement qui est en suspens: Est-ce qu'on procède par négociation ou est-ce qu'on procède par appels d'offres purement et simplement, comme la Loi sur l'administration financière le prévoit normalement, je pense, pour la Société des traversiers du Québec? Ce n'est pas encore définitif, défini. C'est la dernière chose qui reste à décider.

Quant à ce qui arriverait des deux navires, les deux navires pourraient effectivement servir éventuellement comme "navires de backup", si vous me permettez l'expression, navires de relève, ou être vendus. Actuellement, il y a le Sieur-D'Amours qui est en vente. Je n'ai pas eu l'occasion, d'ailleurs, de demander les dernières nouvelles au président de la société sur cela. Le Radisson qui subit un radoub majeur, c'est le navire le plus polyvalent de

la flotte de la Société des traversiers du Québec, mais c'est en même temps le plus vieux navire. Il peut fonctionner à toutes les traverses, excepté à celle de Matane et à celle de l'Île-aux-Grues. Ce sont les deux seules où il ne peut pas fonctionner.

M. Bourbeau: Pourquoi voulez-vous remplacer les deux navires actuels? Ils sont désuets?

M. Clair: Ce sont des navires dont la vie utile tire à sa fin. D'ailleurs, le gouvernement fédéral fait exactement de même. Ces navires auraient pu, effectivement, être prolongés et on aurait pu retarder la décision de les remplacer. Le Trois-Rivières est un navire construit en 1962, donc un navire qui a 21 ans et le Lucien-L. est un navire qui a été construit en 1967. Ces navires auront, lors de l'entrée en service des deux nouveaux traversiers, environ 25 ans. C'est sûr que ces deux navires auraient pu rester en service, même s'il y a énormément de plaintes relativement au Lucien-L., en particulier à Sorel-Tracy, même si le Trois-Rivières est un navire qui, effectivement, commence à fatiguer. Ces navires auraient pu être prolongés et on aurait pu retarder la décision, mais, compte tenu de la situation actuelle de la flotte de la Société des traversiers du Québec, il nous est apparu que, pour répondre en même temps plus vite à des besoins de la Société des traversiers du Québec et contribuer à la relance de la construction navale dans les chantiers maritimes du Québec, c'était avantageux d'y aller maintenant.

M. Bourbeau: N'y a-t-il pas un traversier qui est inutilisé à Tadoussac actuellement?

M. Clair: Oui, pendant une partie de l'année, il y a effectivement un seul navire qui est utilisé.

M. Bourbeau: À ma connaissance, c'est toute l'année, en fait.

M. Clair: Non. On fonctionne avec deux traversiers pendant trois mois. La difficulté de la Société des traversiers du Québec, c'est justement d'être en mesure de répondre à la pointe. En matière d'équipement de transport, c'est souvent cela, le problème, de répondre à la demande de pointe. Par exemple, on voit venir un certain nombre de difficultés quant au service à offrir entre Matane, Baie-Comeau et Godbout avec un seul navire, le Camille-Marcoux. Il y aurait eu des avantages à maintenir le Sieur-D'Amours en service. Cela aurait coûté au bas mot 1 500 000 \$ pour le remettre en service. On ne pouvait pas voir à court terme. Plus on attendait pour prendre la

décision, plus le navire - passez-moi l'expression - rouille et perd de la valeur. Par contre, quand ce navire va-t-il devoir être remplacé? Il y a du potentiel qui est offert par le Alexandre-Label, qui pourrait être modifié, moyennant un certain nombre de conditions, pour le camionnage. C'est tout cela qui est en discussion et il est difficile de répondre à tous les besoins avec un même type de navire, parce qu'à Sorel, c'est dans des conditions données; à Québec et à Sorel, cela se ressemble. C'est différent à l'Isle-aux-Coudres. C'est différent à l'Île-aux-Grues, c'est différent à Matane-Godbout et c'est différent au Saguenay.

M. Bourbeau: Pourrais-je demander au ministre de tenter d'abrégier ses réponses, parce qu'on ne finira pas? Il reste une demi-heure.

M. Clair: D'accord.

M. Bourbeau: Je signale au président que mes questions sont très courtes.

M. Clair: Oui, mais il y en a plusieurs dans la même.

M. Bourbeau: C'est comme à la période des questions. Généralement, le président, lors de la période des questions, intervient plus rapidement pour raccourcir les réponses du ministre que ne le fait le président ici à la commission.

Est-ce que les deux traversiers qu'il y a à Tadoussac sont de nouveaux bateaux?

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Ils ont été mis en service en 1980, je pense?

M. Clair: En 1980, tous les deux.

M. Bourbeau: Ils étaient neufs?

M. Clair: Oui, ce sont des navires neufs.

M. Bourbeau: N'est-ce pas un peu paradoxal que vous ayez deux navires neufs qui viennent d'entrer en service il y a deux ans et qu'il y en ait un qui ne serve à peu près jamais durant l'année?

M. Clair: La clientèle a baissé considérablement à cause du ralentissement économique sur la rive nord. Comme je vous le dis, le type de navire qui est utilisé à Tadoussac, ce n'est pas le même type de navire qui peut être utilisé à l'Île-aux-Grues, à l'Isle-aux-Coudres ou à Sorel.

M. Bourbeau: Autrement dit, aucun des deux navires qui, actuellement, sont prévus

pour être en usage à Tadoussac ne peut servir ailleurs? Cela m'étonnerait.

M. Clair: Il faudrait investir considérablement dans les installations terrestres pour pouvoir les utiliser.

M. Bourbeau: Est-ce que ce ne serait pas moins coûteux que de construire des navires à 10 000 000 \$ chacun?

M. Clair: Encore une fois, si on regarde le réseau de la Société des traversiers du Québec tel qu'il existe présentement et les services qu'elle a à offrir, il y a des contraintes de glace.

M. Bourbeau: Oui, mais ce sont des brise-glace.

M. Clair: Ce ne sont pas des brise-glace. Ils sont renforcés pour aller dans les glaces. Il faut peut-être distinguer entre des navires brise-glace et des navires qui sont renforcés pour aller dans les glaces. Ce n'est pas tout à fait la même chose. Les conditions de glaces dans la région de Sorel sont autrement plus graves, plus importantes, plus difficiles qu'à Tadoussac. Il faut donc un type de navire particulier. On pourrait théoriquement prendre les deux traversiers qui sont à Tadoussac et les envoyer à Sorel, mais il faudrait, pour que les installations terrestres soient compatibles, faire des modifications qui entraîneraient des investissements considérables.

M. Bourbeau: Récemment, le maire de Saint-Ignace a fait une proposition. Il suggérerait au gouvernement une solution qui semblait peu coûteuse - enfin, selon lui - soit celle d'utiliser le traversier brise-glace de Tadoussac qui ne sert qu'en cas d'urgence - celui dont on parlait tantôt - et de transférer à Tadoussac le traversier actuel, le Lucien-L. Selon lui, il semble que cela aurait parfaitement réglé le problème et à peu de frais. Qu'en pensez-vous?

M. Clair: Il y a deux problèmes. Le premier problème, problème majeur, c'est que les navires jumeaux que nous avons à Tadoussac ne sont pas faits pour aller à Sorel. Ils pourraient y aller, comme je le disais, si on y faisait certaines transformations, mais cela nécessiterait des investissements assez considérables.

La deuxième chose dont il faut tenir compte, c'est que nous n'avons pas actuellement, parmi notre personnel à Sorel, de mécaniciens qui possèdent les brevets nécessaires pour travailler sur les deux navires qui sont actuellement en service à Tadoussac. Cela impliquerait donc des mutations de personnel et cela entraînerait des changements considérables dans les

équipes de travail.

M. Bourbeau: Quand on parle de construire des bateaux à 10 000 000 \$ pièce, ne vaudrait-il pas la peine de regarder cela, si c'est la seule chose qui vous empêche de le faire?

M. Clair: Vous ne comprenez pas qu'il y a des contraintes physiques, des contraintes au sol, des contraintes en mer et des contraintes au niveau de la garde côtière qui nous impose un certain nombre de conditions de fonctionnement des navires. Cela fait qu'on ne peut pas prendre n'importe quel navire, n'importe quel équipage et l'envoyer n'importe où. Un traversier est un outil qui vise à répondre à des besoins spécifiques. Dans ce sens-là, dans certains cas, on essaie de maintenir un navire aussi polyvalent que possible, qui est le Radisson. On ne veut pas le modifier, on en a un qui est polyvalent pour aller à presque toutes les traverses, sauf la traverse en haute mer, entre Matane, Baie-Comeau et Godbout. Construire uniquement des navires polyvalents, je pense que ce serait un très mauvais choix. Ce serait beaucoup plus coûteux, surtout que chaque traverse est spécifique, fonctionne dans des conditions particulières et est soumise à des contraintes de toutes sortes et aussi à la garde côtière canadienne.

M. Bourbeau: Que faites-vous des bateaux que vous n'utilisez plus? Par exemple, le Sieur-D'Amours? Est-ce qu'il y a un marché pour cela? Réussissez-vous à les vendre à des prix intéressants?

M. Clair: En ce qui concerne le Sieur-D'Amours, nous avons reçu, il y a à peine quelques jours, six offres fermes de location ou, dans certains cas, d'achat. Nous sommes en train d'évaluer chacune de ces propositions et nous sommes confiants de pouvoir disposer du navire dans des conditions avantageuses. Par ailleurs, il y en a deux autres beaucoup plus petits qui étaient en service auparavant à Tadoussac et qui ont été vendus, il y a environ six ou huit mois, au gouvernement de l'Ontario.

M. Bourbeau: À quel prix?

M. Clair: À un prix relativement minime. C'était 160 000 \$ pour les deux. Il s'agissait de très vieux navires, de faible capacité.

M. Bourbeau: Quel est l'ordre de grandeur des offres que vous avez pour le Sieur-D'Amours?

M. Clair: Je préférerais ne pas être précis. Je peux vous dire que cela varie entre 500 000 \$ et 1 000 000 \$.

M. Bourbeau: Ce sont, quand même, des montants qui sont substantiellement inférieurs au coût de remplacement de ce navire.

M. Clair: Le coût de remplacement pourrait être au bas mot de 15 000 000 \$, mais il faut quand même tenir compte de l'âge du navire. Il a été construit en 1966. La valeur comptable, la valeur aux livres de ce navire est de 111 000 \$ seulement.

M. Bourbeau: Cela ne veut rien dire. Quelle est la longévité normale d'un navire?

M. Clair: Je pense que le ministre l'a mentionné tout à l'heure. S'il est bien entretenu, c'est environ 25 ans et cela peut être plus.

M. Bourbeau: Le déficit de la Société des traversiers du Québec est passé de 13 000 000 \$ à 17 000 000 \$ en 1981-1982. Il semble que le niveau d'autofinancement soit très faible. Il n'est plus que de 28%, alors qu'il était de 55% cinq ans auparavant. Il semble que les revenus n'augmentent plus depuis quelques années, mais que les frais d'exploitation augmentent énormément, notamment la main-d'oeuvre, qui a augmenté de 45%, et le carburant. Enfin les frais augmentent.
(23 h 15)

Depuis trois ans également, on parle d'explorer des avenues pour réduire ces frais d'exploitation, comprimer les dépenses et rationaliser les horaires. À voir les résultats obtenus, n'est-on pas en droit de se poser des questions sur l'évolution de la Société des traversiers du Québec en termes de gestion? Les tarifs ont été augmentés. Il semble qu'il y ait eu deux augmentations depuis un an. Est-ce exact?

M. Clair: Si vous me le permettez, peut-être pourriez-vous compléter vos questions et j'y répondrai ensuite.

M. Bourbeau: D'accord. Il y a eu également une réduction du nombre de traversées, donc du service et ce qui est un peu paradoxal, c'est que, même si on réduit le service, on fait construire de nouveaux bateaux et on se débarrasse des anciens bateaux, évidemment à des prix qui sont pratiquement nuls. Cela nous semble un peu paradoxal. Est-ce que vous pourriez nous donner des explications là-dessus?

M. Clair: D'accord. En ce qui concerne la hausse du déficit, je dois préciser - je répète ce que le ministre a dit tout, à l'heure - que, pour l'exercice en cours, l'exercice 1983-1984, la hausse du déficit sera de moins de 3% par rapport à l'année antérieure. La grosse augmentation de notre déficit est survenue en 1980-1981 et elle

était attribuable au fait que nous avons absorbé la traverse de Tadoussac où la gratuité est totale durant l'été 1980. Donc, on peut difficilement comparer ce qui s'est passé durant l'exercice 1980-1981 avec les exercices antérieurs, parce que nous avons absorbé une traverse qui ne rapporte aucun revenu et qui coûte, à faire fonctionner, 4 600 000 \$. C'est donc la cause principale de l'augmentation du déficit en 1980-1981 où il y avait à peu près neuf mois de fonctionnement, je pense, s'appliquant à Tadoussac. Durant l'année subséquente, nous avons, évidemment, douze mois de fonctionnement. Je pense que cela explique la hausse qui est survenue dans notre déficit pendant les années passées. En 1983-1984, ce sera moins de 3% d'augmentation du déficit.

En ce qui concerne les tarifs, il y a eu une hausse qui a été décrétée en mai 1982. C'était la première depuis au moins quatre ans et elle était de l'ordre de 40%, globalement. Donc, il y avait du rattrapage à faire et ce rattrapage représente un taux annuel inférieur au taux de l'inflation. Nous venons de décréter, le 1er avril 1983, une autre hausse qui est de 8%, ce qui, encore une fois, est inférieur au taux de l'inflation qui a été de 10,8% en 1982. Donc, nous essayons de maintenir nos hausses de tarifs en deçà du taux de l'inflation.

En ce qui concerne les réductions de services, c'est vrai qu'il y en a eu. Il y en a eu un peu partout. Il y a deux raisons principales: la première est qu'à plusieurs endroits, particulièrement à Matane, Baie-Comeau, Godbout, Tadoussac, il y a eu une baisse d'achalandage consécutive au ralentissement économique sur la Côte-Nord. Également, nous avons dû faire face, nous aussi, à certaines contraintes budgétaires et nous avons constaté que certaines de nos traversées étaient peu utilisées. Alors, nous avons coupé là où il fallait le faire, de façon à réduire nos dépenses et de façon que cela nuise le moins possible à la clientèle.

J'ajouterai que, lorsque le député dit qu'il a de la difficulté à voir la cohérence des réductions de services à certains endroits, je parlerais davantage d'une rationalisation de services parce qu'en même temps il y a une rationalisation des horaires qui a été faite, une rationalisation, aussi, de la structure tarifaire dans l'ensemble de la Société des traversiers du Québec quant à la politique, par exemple, à appliquer aux enfants, aux bicyclettes, aux passagers à pied, etc. Il y a eu une harmonisation de la tarification qui a été faite.

C'est une chose de rationaliser les activités de la Société des traversiers du Québec et c'en est une autre de l'équiper, en termes de navires, pour ses services, là où elle a besoin de remplacer des navires éventuellement. Je pense, comme il n'est pas question d'abandonner le service à l'Isle-aux-

Coudres, que le Trois-Rivières est un navire qui, au moment de l'entrée en service de son successeur, aura atteint à peu près l'âge de la maturité. Je pense qu'il n'est pas question d'abandonner le service à l'Isle-aux-Coudres et, dans la mesure où il y a lieu de remplacer ces navires à court terme, je pense que c'est une bonne décision de procéder maintenant à la construction d'un nouveau traversier pour l'Isle-aux-Coudres et pour Sorel.

M. Bourbeau: Une question au sujet de SONAMAR. À l'origine, SONAMAR avait été fondée dans le but - ou enfin, cela avait été annoncé ainsi - de favoriser les petits armateurs. Pourquoi ceux-ci ont-ils vu leur part diminuer à 6%, alors que celle du groupe Desgagnés est rendue à 44%?

M. Clair: Essentiellement, ce qui s'est produit à l'intérieur de SONAMAR, c'est que le groupe Desgagnés s'est porté acquéreur... Je vais reprendre cela plus loin. Le capital-actions de SONAMAR était divisé en quatre blocs: 25% des actions au ministre des Transports, 25% au groupe Logistec, 25% au groupe Desgagnés et un autre bloc de 25%, dès le départ, entre les mains de plus petits caboteurs, mais à l'intérieur desquels il y en avait un qui était plus important que les autres, le groupe Techno Maritime, qui détenait 17% ou 19% à l'intérieur du bloc de 25%. Ce qui s'est produit, cela a été l'achat par le groupe Desgagnés des actions de Techno Maritime, ce qui a porté sa part à 44% dans SONAMAR. Quant aux autres petits actionnaires, ils n'ont pas pu suivre lorsqu'il y a eu des appels de fonds, de sorte qu'ils ont tendance à se diluer progressivement.

M. Bourbeau: Combien? Qui sont-ils?

M. Clair: Je ne pourrais pas vous les nommer tous. Je pense qu'il y a des capitaines de navire de la région du Bas-Saint-Laurent, de l'Isle-aux-Coudres.

M. Bourbeau: Donc, on a dévié de l'objectif initial qui était de favoriser les petits armateurs.

M. Clair: Non, je ne pense pas qu'on ait dévié de l'objectif initial. L'objectif initial n'était pas tant de ramener en activité un certain nombre de capitaines ou de caboteurs qui avaient, à toutes fins utiles, abandonné toute activité. L'objectif de SONAMAR était de regrouper ceux qui étaient encore en activité avec le soutien d'autres qui étaient intéressés. Mais les trois plus importantes entreprises de transport maritime à l'époque étaient Techno Maritime, le groupe Desgagnés et Logistec, l'objectif étant de les amener éventuellement

à fusionner dans une seule entreprise de transport maritime québécoise, SONAMAR. Le ministre des Transports n'a pas de moyens de forcer cela. Je considère - et je l'ai dit à plusieurs reprises à ces entreprises, une nouvelle s'est d'ailleurs ajoutée dans les discussions, c'est Boréal Navigation, que j'ai eu l'occasion de rencontrer, il y a quelques semaines - que ce soit pour développer le transport maritime à l'intérieur des eaux canadiennes ou sur le plan international, qu'il y aurait avantage à ce que ces entreprises de navigation, de transport maritime se regroupent et, plutôt que de se concurrencer, qu'elles travaillent ensemble.

Je ne vous dirai pas nécessairement laquelle est laquelle, mais il m'apparaît qu'une est particulièrement forte en termes de gestion de navires, qu'une autre est particulièrement forte en termes de transport international et qu'une autre est particulièrement forte en termes de gestion financière. Je ne dis pas que l'une est uniquement bonne pour gérer des bateaux et n'a pas une bonne gestion financière, mais je dis qu'il y a de la très haute qualité dans chacune de ces entreprises de transport maritime et qu'il serait avantageux qu'elles se regroupent. Mais l'objectif n'était pas de regrouper les petits transporteurs, les anciens caboteurs. C'était de regrouper les entreprises opérantes, y compris Techno Maritime.

M. Bourbeau: L'objectif n'avait pas été compris de la même façon par tout le monde.

Le Président (M. Champagne): D'accord. Je rappelle aux membres de la commission qu'il reste quinze minutes et nous avons trois programmes à adopter. Il faudrait peut-être aller un peu plus vite.

M. Bourbeau: Je ferai appel au ministre pour raccourcir ses réponses, en lui soulignant que mes questions sont très courtes.

Le Président (M. Champagne): Enfin! De toute façon, on peut poser des questions toute la nuit aussi, à un moment donné.

M. Bourbeau: Je suis bien d'accord pour en poser toute la nuit. Je n'ai pas beaucoup de problèmes.

Le Président (M. Champagne): Enfin! Je pense que tout le monde a des obligations.

M. Clair: Ne vous privez de rien.

M. Bourbeau: M. le ministre, étant donné que le temps nous presse et que le président nous le fait remarquer, je voudrais

passer à l'autre volet, le transport aérien. Je vais vous surprendre en vous disant que pour l'instant je ne vous parlerai pas de Quebecair...

M. Clair: Je vous connais. Là-dessus, vous préférez arriver à la sauvette avec de petites questions à l'Assemblée. Allez-y.

M. Bourbeau: Le ministre me prête de mauvaises intentions. Le député de Laporte n'agit jamais à la sauvette.

Le Président (M. Champagne): Pas de provocation.

M. Clair: Êtes-vous prêt à prendre l'engagement que, d'ici à la fin de la session vous ne me poserez plus de questions sur Quebecair à la période des questions?

M. Bourbeau: Je vous ferai remarquer que ce n'est pas moi qui vous ai posé la dernière, c'est le député de Sainte-Anne.

M. Clair: J'ai vu cela que vous aviez un frappeur de relève.

M. Bourbeau: C'est moi qui étais frappeur de relève dans le dossier; la question additionnelle a été posée par moi.

Le ministre, l'an dernier, avait annoncé, à la suite d'une question du député de Laporte, qu'il avait effectué un contrat de location d'appareils CL-215 à l'Argentine. Les rumeurs ont circulé récemment, à savoir que le ministère aurait enfin perçu des sommes d'argent de l'Argentine. Est-ce que le ministre pourrait nous donner des explications? Est-ce que cela a été un bon contrat? Est-ce qu'il a l'intention de recommencer l'expérience? Est-ce que les quatre CL-215 que vous êtes sur le point d'acquérir ou que vous voulez acquérir d'Air Canada vont être utilisés pour combattre les feux en Argentine?

M. Clair: En réponse à la question, je peux indiquer que la semaine dernière il y a eu une rencontre entre le sous-ministre des Transports et l'ambassadeur d'Argentine, justement, sur cette question, et les indications que nous avons sont que nous serions payés, qu'un chèque nous parviendrait dans les prochaines semaines d'ici, parce qu'on ne peut pas prendre d'engagement en leur nom.

M. Bourbeau: Un chèque de combien? Parce que si je me souviens bien, le montant qui vous était dû était de...

M. Clair: C'étaient 700 000 \$. Avec les intérêts...

M. Bourbeau: C'était plus de

1 000 000 \$.

M. Clair: Le contrat était de 1 500 000 \$.

M. Bourbeau: C'était 1 300 000 \$, si je me souviens bien.

M. Clair: C'était 1 200 000 \$, le contrat. Il y a une prévision de 100 000 \$ d'intérêts, si je ne me trompe pas, 190 000 \$. Ce que je peux vous indiquer là-dessus, en résumé, c'est qu'à la suite de la rencontre que le sous-ministre des Transports a eue avec l'ambassadeur d'Argentine il semble que nous serions effectivement payés comme prévu et que cela continuera de se révéler une transaction intéressante pour le ministère des Transports. Maintenant, j'attends de voir le chèque, moi aussi.

M. Bourbeau: Vous nous aviez aussi dit l'an dernier que vous espériez être payés dans les meilleurs délais.

M. Clair: On espère toujours être payé dans les meilleurs délais, mais, comme j'ai eu l'occasion de le dire là-dessus, je pense qu'il n'y a pas seulement le gouvernement du Québec. Le gouvernement du Canada, avec Énergie atomique du Canada, si ma mémoire est fidèle, est, lui aussi, aux prises avec les mêmes problèmes. La Banque mondiale est intervenue dans ce dossier. Nous avons travaillé avec l'ambassade du Canada en Argentine. Nous avons actuellement des raisons de croire que nous serons effectivement payés. Ce n'était pas la Banque mondiale mais le Fonds monétaire international, je me suis trompé.

M. Bourbeau: "Avant l'août, foi d'animal, intérêt et principal."

M. Clair: Oui, c'est ce qu'on espère. Maintenant, je dois dire là-dessus, M. le Président, qu'avec Canadair nous étudions plusieurs autres propositions. Nous avons le choix. Nous possédons la plus importante flotte de CL-215. Canadair voudrait relancer la construction de ses CL-215. Nous avons, bien avant le gouvernement du Canada, soutenu Canadair dans des essais de promotion, si on veut, à l'étranger. Nous avons été approchés également par la Côte-d'Ivoire, la Californie et, il me semble, l'Australie également, qui seraient intéressées éventuellement à louer des CL-215 afin d'en constater elles-mêmes l'efficacité.

Si le gouvernement du Québec n'offrirait pas sa collaboration à Canadair à partir de sa flotte pendant la période hivernale, on priverait Canadair d'un très important instrument de promotion. Des accidents comme il en est arrivé aux îles Falkland sont toujours susceptibles de se produire

ailleurs. Je pense qu'on ne doit pas pour autant se priver de faire la promotion de ces CL-215. C'est même le Québec qui a proposé le premier de favoriser la mise au point d'un programme fédéral-provincial d'acquisition de CL-215 pour les autres provinces canadiennes. On a été heureux de voir ces derniers jours, même si je n'ai pas tous les détails encore, que c'est une proposition qui a été retenue.
(23 h 30)

M. Bourbeau: Ce n'est pas la location ou la pleine utilisation des CL-215 qui nous fatigue; c'est la façon dont le ministère sécurise ses contrats. La seule objection qu'on avait faite au contrat avec l'Argentine, c'est qu'il n'y avait eu aucune espèce de garantie de prise par le ministère pour se faire payer et on a vu qu'effectivement le ministère n'a pas été payé.

M. Clair: Tous les pays qui sont des créanciers de l'Argentine ont fait face au même problème. Vous savez, on aurait eu les meilleures garanties d'exécution que vous auriez voulues, un acte de guerre, c'est un acte de guerre. Les conséquences sont celles-là, pas seulement pour nous autres mais pour tous les pays qui ont transigé avec l'Argentine auparavant. Je pense qu'il n'y a pas lieu de se réjouir du malheur et des difficultés des autres. Qu'est-ce que vous voulez? C'est arrivé, c'est arrivé. On pense simplement qu'avec les démarches qu'on a effectuées on va effectivement être payé.

M. Bourbeau: Alors, on suivra cela avec intérêt dans les mois à venir. Je pense que mon collègue, le député de Vaudreuil-Soulanges, aurait une question à poser.

M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges): Avec le consentement de la commission.

Le Président (M. Champagne): Ah oui, avec plaisir.

M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges): C'est à propos des CL-215 et du programme fédéral-provincial que le ministre vient d'évoquer et qui a été annoncé hier ou avant-hier quant au maximum de 20 avions que le gouvernement fédéral était disposé à acheter un pour un; chaque fois qu'une province en achèterait un, le gouvernement fédéral ferait la même chose. J'essayais de voir où étaient les crédits, dans la mesure où le ministre vient de dire que c'est à la suggestion du Québec, détenteur de la plus grosse flotte, que le programme a vu le jour. Où sont les crédits qui vont permettre l'acquisition par le Québec et l'augmentation de sa flotte?

M. Clair: Les CL-215 ne sont pas en production actuellement chez Canadair. C'est

un programme de construction qui serait lancé vers l'automne je pense. Nous exploitons encore six Canso qui vont être rendus à maturité aux alentours de 1986. L'engagement du Québec n'a jamais été de prendre livraison sur l'année budgétaire 1983-1984 des CL-215. L'engagement, c'était d'en acquérir quatre en 1987, je pense. Par contre, c'est sûr que cela prendrait une commande ferme pour que Canadair fonctionne. C'est le ministère de l'Énergie et des Ressources et le ministère des Transports qui ont toujours fait la promotion des CL-215 chaque fois qu'on a eu l'opportunité de le faire et qui ont été, je pense, les premiers à soulever cette question.

D'ailleurs, ce n'est pas une proposition récente du gouvernement du Québec de faire en sorte que le gouvernement fédéral contribue à équiper les autres provinces canadiennes de CL-215. Je pourrais presque dire que c'est une position historique.

M. Bourbeau: Revenant sur Quebecair, est-ce que le ministre a réglé l'imbroglio d'hier au sujet des 8 000 000 \$ des crédits de mars? Est-ce que c'est vraiment sur les crédits de 1983-1984, les 8 000 000 \$?

M. Clair: Il n'y a pas d'imbroglio. Tout ce que j'ai dit hier, c'est que cela apparaissait aux engagements financiers m'a-t-on dit, du mois de mars 1983. J'ai indiqué hier et je répète aujourd'hui - je n'ai pas eu l'occasion de le vérifier - que la seule raison pour laquelle cela peut apparaître aux engagements financiers de mars 1983, c'est qu'au Conseil du trésor la recommandation a été prise en mars 1983.

M. Bourbeau: Un décret.

M. Clair: Le décret n'a pas été pris en mars 1983.

M. Bourbeau: C'est écrit décret sur ma feuille. Mars.

M. Clair: Non. Je ne pense pas. Peut-être que le décret a été pris le 29 mars 1983, mais cela ne change rien. Montrez-moi donc le document que vous avez.

M. Bourbeau: Transports, décrets, mars 1983.

M. Clair: Je ne l'ai pas.

M. Bourbeau: Vous voulez le voir?

M. Clair: Montrez donc ce que vous avez.

M. Bourbeau: C'est parce qu'il y a une foule de notes personnelles. Je vais vous envoyer le dessus. C'est parce que je ne fais

pas confiance au ministre.

M. Clair: Cela ne peut être que sur le budget 1983-1984. C'est cela. Cela apparaît à la rubrique décrets.

M. Bourbeau: Bien oui.

M. Clair: À la rubrique décrets. Je pensais que vous aviez le décret. Cela apparaît à la rubrique décrets. Je ne me souviens pas de la date à laquelle le décret a été adopté, mais il ne peut valablement porter que sur l'année budgétaire 1983-1984.

M. Bourbeau: Est-ce que les sommes d'argent ont été déboursées en 1982-1983?

M. Clair: Non, c'était impossible, car le comptable n'aurait pas accepté.

M. Bourbeau: Tout est possible avec le gouvernement.

M. Clair: Voyons donc!

M. Bourbeau: Actuellement, pouvez-vous assurer qu'il n'y a aucune somme d'argent de ces 8 000 000 \$ qui a été déboursée avant l'année fiscale 1983-1984?

M. Clair: Je peux vous en assurer.

M. Bourbeau: Est-ce qu'il y a des montants qui ont été déboursés à ce jour, sur les 8 000 000 \$?

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Combien?

M. Clair: Je ne pourrais pas répondre à cette question précisément. 6 200 000 \$ ont été avancés jusqu'à maintenant dont 4 000 000 \$ pour rembourser le prêt à la Caisse de dépôt et placement du Québec, qui venait à échéance aujourd'hui. C'est donc dire que 2 200 000 \$ ont été avancés. En résumé, pour être sûr que le député comprend - je veux être bien sûr qu'il comprenne - ...

M. Bourbeau: Quand les explications sont claires, on comprend.

M. Clair: ...il y a eu 11 400 000 \$...

M. Bourbeau: Écoutez...

M. Clair: ...sur l'année budgétaire 1982-1983...

M. Bourbeau: ...on est parfaitement au courant de cela, M. le ministre. Cela ne sert à rien de recommencer.

M. Clair: ...et il y a 16 000 000 \$ d'inscrits comme provision aux crédits du ministère des Finances. Il y a eu un décret qui, semble-t-il, apparaît aux engagements financiers pour le mois de mars, mais qui ne pouvait prendre que sur l'année budgétaire 1983-1984. De ces 8 000 000 \$, 6 200 000 \$ ont été effectivement avancés, dont 4 000 000 \$ pour rembourser la Caisse de dépôt et placement du Québec.

M. Bourbeau: Cela me paraît très clair.

M. Clair: Dites-le donc tout fort.

M. Bourbeau: Jusqu'à maintenant cela me paraît très clair.

M. Clair: Vous avez déjà modifié un peu. Tantôt vous disiez: "Cela me paraît..." et maintenant c'est: "Jusqu'à maintenant..."

M. Bourbeau: Non, non, cela me paraît très clair. À la condition que le ministre ait dit les choses telles qu'elles sont, ce qu'on vérifiera.

M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges): Est-ce que les 8 000 000 \$ font partie des 16 000 000 \$ prévus aux crédits du fonds de suppléance?

M. Clair: Oui.

M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges): Donc, dans la mesure où il s'agit d'un crédit qui apparaît pour l'année 1983-1984, on ne compte pas qu'il sera remboursé avant le 31 mars 1984?

M. Clair: Je ne comprends pas.

M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges): Si c'est un prêt ou une avance - on parle d'un prêt ou d'une avance - il me semble que si nous n'anticipons pas un remboursement avant le 31 mars 1984, c'est pour cela qu'il apparaît comme une dépense de l'année. Si dans le plan financier à l'endroit de Québécois, on pensait à un prêt ou à une avance, éventuellement à des remboursements ou à d'autres arrangements...

M. Bourbeau: À rembourser à même les profits de Québécois.

M. Clair: Sauf erreur, en vertu de la Loi sur l'administration financière, il faudrait quand même que cela apparaisse. Actuellement, nous sommes en négociations avec le gouvernement fédéral. Ce n'est qu'à la fin de ces négociations, selon le résultat, qu'il nous sera possible de dire exactement dans quelle mesure il y aura un remboursement ou non. Sauf erreur, sur le plan de la technique budgétaire, même si les

montants devaient être remboursés dans la même année, ils doivent apparaître aux crédits.

M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges): Je cherchais le débit correspondant. J'essayais de savoir s'il existait. S'il y a un crédit de 16 000 000 \$...

M. Bourbeau: L'importance qu'on attache à Québécois est tellement grande qu'on a amené spécialement le critique financier de l'Opposition pour discuter uniquement du dossier de Québécois.

M. Clair: Il n'a pas l'air de vouloir s'associer trop trop à vous, votre collègue.

M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges): Je ne m'associe pas nécessairement à ses remarques, mais à lui, il n'y a pas de problème.

M. Clair: Que ces choses sont bien dites!

Le Président (**M. Champagne**): Les huit heures consacrées à l'étude des crédits sont terminées.

M. Bourbeau: Il ne nous reste que trois ou quatre questions, M. le Président. Si le ministre est d'accord, on a presque terminé.

M. Clair: Profitez-en, ne vous privez de rien.

Le Président (**M. Champagne**): Que fait-on?

M. Bourbeau: Le ministre a été très long... Si on calculait le temps alloué à chaque parti, je suis convaincu que le ministre a parlé pendant au moins cinq heures sur les huit heures.

M. Clair: Je n'ai pas d'objection. M. le Président, à ce qu'on prenne encore une vingtaine de minutes.

Le Président (**M. Champagne**): Est-ce qu'on peut dire que le programme 7 est adopté, ainsi que les deux éléments qui le composent?

M. Bourbeau: Le programme 7 est adopté, c'est-à-dire que nous n'avons plus de questions.

M. Clair: Transports maritime et aérien.

M. Bourbeau: Sur division.

Le Président (**M. Champagne**): Sur division.

M. Clair: Juste une dernière phrase que j'ai dite ce matin et que je tiens à répéter en ce qui concerne les crédits prévus au transport... Non, ce n'est pas celui-là. C'est le programme 8 et on y arrive.

M. Bourbeau: On y arrive.

Le Président (**M. Champagne**): Est-ce un élément particulier que vous adoptez sur division ou les deux?

M. Bourbeau: C'est sur le transport maritime. Sur le transport aérien, évidemment, il y a la question de l'Argentine également. C'est suffisant pour expliquer notre division.

Le Président (**M. Champagne**): Division sur les deux éléments. Alors, le programme 8, Transport aérien gouvernemental.

Transport aérien gouvernemental

M. Clair: C'est sur ce programme-là, M. le Président, que je voulais indiquer qu'il y avait de fortes chances de perturbation dans les crédits du service aérien gouvernemental compte tenu des raisons suivantes. Vous savez que l'avion-ambulance a eu un accident... Vous ne le saviez pas?

M. Bourbeau: Pourriez-vous nous donner des précisions? Je voulais vous en demander.

M. Clair: L'avion-ambulance, dans la nuit de lundi à mardi, il y a deux semaines, atterrissait à Gaspé à 3 h 28. Selon les indications-radio que les pilotes avaient, la piste était mouillée, mais, en réalité, elle était glacée, de sorte qu'au moment du freinage l'avion a dérapé; il a été considérablement endommagé et est hors d'usage présentement. Il y a eu des bris importants au train d'atterrissage et aux ailes. Selon les premières estimations dont on dispose actuellement, seulement pour ramener l'avion à Montréal par camion, car il faudrait le transporter par camion, cela pourrait coûter jusqu'à 125 000 \$ et certaines pièces devraient être réusinées en Angleterre. Alors, actuellement, on étudie des alternatives mais cela se produit au moment même où l'un des deux avions F-27 est en révision majeure et on devrait normalement en être privé pour six mois.

Compte tenu du bon entretien qu'on fait des avions au service aérien gouvernemental, nous avons obtenu temporairement le droit de dépasser de 200 heures additionnelles le moment où la révision devrait normalement se faire sur le F-27 en question dont on devait être privé pour six mois, parce que c'est la durée de cette inspection. On se retrouve donc avec un seul F-27 à court terme et avec le jet DH-125.

Comme on accorde, quand même, toujours la priorité au transport des urgences médicales, cela veut dire que, pour les autres services, la souplesse, la flexibilité, est minimale et qu'il va sûrement y avoir une perturbation dans cette partie des crédits en termes d'équipage et de remplacement de l'avion-ambulance. On examine même actuellement la possibilité de se porter acquéreur d'un autre avion de même type. Ce sera peut-être moins coûteux, si vous me permettez l'expression, d'en "cannibaliser" un autre que de procéder à la remise en état de celui-là. On est à examiner diverses solutions, mais cela va certainement avoir un impact sur le budget. Toute comparaison qui sera faite par rapport aux crédits prévus et par rapport à la situation en fin d'année sera donc reliée à cela.

M. Bourbeau: Il semble qu'on met sur les marchés des dirigeables pour transporter des poids lourds. Est-ce que vous ne pourriez pas transporter votre carcasse avec un dirigeable?

M. Clair: Si on est prêt à dépenser 125 000 \$ pour le transporter, on pourrait peut-être le faire par dirigeable, mais on a pensé, si j'ai bien compris, qu'on ne le pourrait pas. À première vue, on pensait que ce serait possible de le réparer temporairement pour l'amener à Montréal, mais il ne peut pas se rendre à Montréal par ses propres moyens.

M. Bourbeau: Le ministre avait l'habitude de nous remettre chaque année le document indiquant l'utilisation des avions gouvernementaux. Est-ce que le ministre va nous le remettre maintenant?

M. Clair: On vous le fera parvenir. Je ne l'ai pas avec moi.

M. Bourbeau: Vous ne l'avez pas apporté?

M. Clair: Ce que je peux vous indiquer là-dessus, c'est que, sur les principaux points de repère quant à la productivité des avions du gouvernement, je pense qu'on a atteint une occupation moyenne de 4,6 personnes sur l'ensemble des voyages et que l'ensemble des indicateurs...

M. Bourbeau: Des DH-125?

M. Clair: De tous les appareils.

M. Bourbeau: 4,5 personnes?

M. Clair: 4,5 personnes en moyenne par déplacement.

M. Bourbeau: Mais, dans le cas d'un F-27, ce n'est pas tellement important, ce n'est pas beaucoup.

(23 h 45)

M. Clair: Voyez-vous, en termes de passagers transportés, il y a une diminution de 5,2% en 1982 par rapport à 1981. Il y a eu une diminution de 11,9% des heures de vol en 1982 par rapport à 1981. En termes de milles parcourus il y a eu une diminution de 9,2% et, quant au nombre de sorties, il y a eu 3326 sorties par rapport à 3861 l'année précédente, soit une diminution de 13,85%. Quant au nombre de passagers par voyage, la moyenne a augmenté et est passée de 4% à 4,6%, surtout après un effort qui a été fait pour regrouper les voyages, sur le tronçon Montréal-Québec qui, comme on le sait, est toujours important.

M. Bourbeau: Est-ce qu'en général les ministres voyagent plus à bord du DH-125 ou du F-27?

M. Clair: C'est selon les disponibilités du service aérien. Ce n'est pas le ministre qui choisit son type d'appareil.

M. Bourbeau: En général, est-ce que c'est plus souvent l'un que l'autre?

M. Clair: Entre Québec et Montréal, ce sont surtout les F-27 qui travaillent, mais c'est en fonction des disponibilités. Voyez-vous, l'autre, le DH-125 a été absent du service pendant combien de mois l'année dernière? Pendant trois mois. C'est en fonction des besoins et de la disponibilité des appareils, et non en fonction du plaisir de chacun.

M. Bourbeau: Quels sont les autres appareils que le DH-125 et le F-27 qui sont utilisés par les ministres?

M. Clair: Je ne pense pas que le DC-3 soit utilisé. Il y a l'utilisation occasionnelle d'hélicoptères pour des raisons particulières.

M. Bourbeau: N'y a-t-il pas un Beechcraft?

M. Clair: Cela arrive très rarement que des ministres utilisent le DC-3, mais apparemment c'est arrivé. Maintenant, le service aérien, lui, loue un avion pour ses propres besoins, mais il ne sert pas au transport des ministres. Il ne sert qu'au transport des gens du service aérien.

M. Bourbeau: Combien de places y a-t-il dans un F-27 pour les passagers?

M. Clair: Il y en a un qui en contient 20 et l'autre 30.

M. Bourbeau: Vous en avez deux?

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Est-ce que les deux servent pour le transport des ministres?

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Alors, la moyenne de 4,5, ce n'est pas formidable puisque ce sont des avions qui peuvent loger 20 personnes.

M. Clair: Il ne faut pas transporter du monde pour le plaisir dans les avions exécutifs. L'immense avantage des deux F-27, c'est que ce sont des avions qui peuvent remplir plusieurs fonctions et qui sont aménagés, justement, pour remplir diverses fonctions. L'un a 30 sièges pour répondre aux besoins de la Sûreté du Québec...

M. Bourbeau: Ou 20. Je pense que j'ai entendu 20.

M. Clair: 30 et 20. L'un en a 30 et l'autre 20. Celui qui en a 30, dans le fond, c'est plus pour répondre aux commandes de transport d'un groupe plus important, que ce soit la Sûreté du Québec, que ce soient des déplacements de visiteurs étrangers qui sont plus nombreux. L'autre, lui, a une capacité de 20 passagers. Même si les deux peuvent servir au transport des urgences médicales, l'autre est aménagé de telle façon qu'il soit encore plus facile de l'utiliser pour des urgences médicales. Ces avions ont aussi la caractéristique de pouvoir atterrir dans beaucoup d'endroits au Québec. Ce sont de vieux avions, qui ont au-dessus de 25 ans chacun, et c'est évident qu'il va falloir envisager à un moment donné leur remplacement. Celui qu'on appelait le jet à Lesage, si je ne me trompe pas, date de 1964 et en termes d'heures de vol - ce sont les pilotes qui m'ont dit cela - c'est un champion à peu près toutes catégories. C'est un des avions qui ont le plus volé au monde et il va falloir envisager, à un moment donné, le remplacement de cet avion. Je pense que des DH-125, c'est celui qui a volé le plus.

M. Bourbeau: Il y a juste le député de Lafontaine qui a volé plus que lui.

M. Clair: Vous voyez que mes renseignements sont bons. Au monde, c'est le deuxième avion qui a le plus volé. En Amérique, c'est le premier. On voit qu'il va falloir envisager de le remplacer. Cela va être une décision difficile à prendre parce que, pour les raisons qu'on sait, c'est tellement facile de faire de la politique avec cela, de voir que les ministres peuvent se promener en avion. Je pense que cela sera

une décision qu'il faudra prendre à un moment donné, qu'il faudra envisager, parce qu'il ne faudrait pas attendre que ces avions soient complètement désuets.

M. Bourbeau: Dernière question au sujet des avions gouvernementaux. Est-ce qu'il y a beaucoup de députés qui voyagent dans les avions gouvernementaux?

M. Clair: Cela arrive occasionnellement. Pour les députés qui voyagent à l'occasion entre Québec et Montréal, cela arrive quelquefois. Je prends le cas du député de Duplessis. C'est évident que, quand l'avion gouvernemental va à Sept-Îles pour quelque raison que ce soit, il peut avoir l'avantage de voyager avec l'avion gouvernemental. Entre Montréal et Québec, occasionnellement, cela arrive. Il y a même des députés de l'Opposition qui acceptent de monter. Là-dessus, j'ai toujours insisté pour le dire, il suffit de s'informer au service aérien gouvernemental au répartiteur pour connaître les heures de décollage, que ce soit à Montréal, à Dorval, chez Innotech, à Saint-Hubert ou à Québec et chaque fois qu'il y a de la place, si les députés veulent monter et que cela les arrange, ils sont les bienvenus. C'est le premier arrivé, le premier servi.

M. Bourbeau: Nous, on voyage par Quebecair, en général.

M. Clair: Continuez. Vous faites bien.

M. Bourbeau: Je comprends que le ministre va nous faire parvenir le "log" dans les jours qui viennent.

M. Clair: Pardon?

M. Bourbeau: Vous allez nous faire parvenir le "log-book" dans les jours qui viennent.

M. Clair: Oui, oui.

Le Président (M. Champagne): Le programme 8 est-il adopté avec les éléments qui le composent? Cela va?

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Champagne): Adopté. Programme 9, Transport scolaire.

Transport scolaire

M. Bourbeau: Au sujet des commissions scolaires qui ont négocié, quelle a été l'expérience de la réforme en ce qui concerne la négociation des contrats avec les transporteurs scolaires? A-t-on, de façon générale, négocié de gré à gré ou si on a plutôt utilisé la méthode de demande de

soumissions?

M. Clair: Je peux vous donner des chiffres précis, si vous me donnez une minute: 92% des commissions scolaires ont négocié de gré à gré et la plupart du temps avec les mêmes transporteurs. Je pense que cela s'est déroulé, donc, à la satisfaction, dans 92% des cas, du transporteur et de la commission scolaire. Quelle était l'autre question?

M. Bourbeau: Êtes-vous satisfait de la façon dont cela s'est déroulé?

M. Clair: Oui. Personnellement, je suis très satisfait même s'il y a eu des difficultés dans quelques endroits isolés. Il y a eu quelques difficultés dans certains endroits, mais les difficultés, il y a des risques qu'on les aurait connues de toute façon, même dans l'ancien régime. Pour la prochaine année, il y aura quelques petites modifications aux règles budgétaires. Ces modifications ont été discutées avec la Fédération des commissions scolaires. J'ai eu l'occasion de faire le point sur le suivi de la réforme, comme je m'étais engagé à le faire avec la Fédération des commissions scolaires et l'Association du transport écolier du Québec. Je pense que les deux parties, y compris le ministère, peuvent constater que cela a évolué de façon satisfaisante et même très satisfaisante.

M. Bourbeau: Il y avait certains problèmes, justement, avec l'ATEQ qui - je pense qu'elle l'avoue elle-même - forme un genre de cartel dans le milieu du transport scolaire. Ce cartel est-il encore en place ou si d'autres transporteurs, non membres de l'ATEQ, réussissent à décrocher des contrats?

M. Clair: C'est vous qui employez le mot, mais je pense que le phénomène auquel vous faites allusion est largement résorbé avec la décentralisation vers les commissions scolaires de la négociation de la gestion d'une enveloppe budgétaire fermée, mais transférable par les commissions scolaires. Je pense que c'était de nature à contrecarrer toute velléité de "cartellisation" complète du secteur de qui que ce soit.

M. Bourbeau: Il y avait, entre autres, la question des garanties demandées lors de l'octroi des contrats, les cautionnements. Cela a-t-il été réglé?

M. Clair: Cela a été réglé à 35%, je pense, à la satisfaction de tous. L'ATEQ était satisfaite.

M. Bourbeau: Ah boni C'est l'ATEQ qui, je crois, fournit les cautionnements dans la plupart des cas, qui les obtient ou qui les

garantit. Il y avait un problème à ce niveau, à savoir que les autres transporteurs qui n'étaient pas membres de l'ATEQ avaient de la difficulté à obtenir des cautionnements ou les avaient à des tarifs incroyablement élevés. Est-ce qu'il y a encore un problème à ce niveau?

M. Clair: L'ATEQ a une entente avec une compagnie d'assurances qui fournit ces cautionnements pour ses membres. C'est évident que quand un non-membre fait affaires directement avec une compagnie d'assurances, il risque de payer plus cher qu'en passant par l'ATEQ qui a un pouvoir de négociation plus important qu'un seul transporteur.

M. Bourbeau: On allait un peu plus que cela, quand même. De toute façon, s'il n'y a pas de problème...

M. Clair: Non, cela a été réglé à la satisfaction de l'ATEQ.

M. Bourbeau: M. le Président, je pense qu'on n'a plus de questions. J'en aurais d'autres mais...

Le **Président (M. Champagne):** Alors le programme 9 est adopté à l'unanimité avec les éléments qui le composent. Merci.

La commission élue permanente des transports a adopté à l'unanimité les programmes 1, 2, 3, 4, 5, 6, ainsi que les éléments qui les composent. Le programme 7 a été adopté sur division. Les programmes 8 et 9 ont été adoptés à l'unanimité, ainsi que les éléments qui les composent.

Je rappelle au rapporteur de cette commission, le député de Gaspé, qu'il doit faire rapport dans les plus brefs délais à l'Assemblée nationale.

La commission élue permanente des transports ajourne ses travaux sine die, parce qu'elle a complété le mandat qui lui était confié, soit d'étudier les crédits budgétaires pour l'année 1983-1984.

Merci, bonsoir.

(Fin de la séance à 23 h 58)